

МОТО
ИЗДАТЕЛЬСТВО
За рулем
АВГУСТ 2004
ЭКСКЛЮЗИВ-ТЕСТ
АВАНГАРД
Bimota
Tesi 2D
ТЕСТЫ:
TRIUMPH
Rocket III
BIMOTA
Tesi 2D
BMW K 1200 LT,
R 1200 GS,
F 650 GS и другие
SUZUKI GSX-R750
BOMBARDIER
Outlander Max
«ИЖ-6.903»
ЭЛЕКТРОННЫЙ
СПОРТБАЙК BMW
SEA-DOO 3D,
ТРИ В ОДНОМ
ЗЛОЙ ЛИ ЗАКОН
О «ПОЛТИННИКАХ»?
КАКОВ ИЗ ИЖА ЭНДУРО?
БЕСКРАЙНИЙ ROCKET III
ДВИЖОК БЕЗ КОЛЕНВАЛА
BOMBARDIER OUTLANDER
– ATV ДЛЯ ПАРОЧКИ
ДЖИКСЕР ВЫМИРАЮЩИЙ
ОСТОРОЖНО: РЕСТАВРАЦИЯ
«УРАЛЫ» ЕДУТ ВОКРУГ СВЕТА
«АРИЯ» НА КОЛЕСАХ
16-МЕСТНЫЙ ПРИКОЛ
ПОТОП НА ГОБЛИН-ШОУ
ISSN 0869-5628
9 770869 562049
08

Журнал МОТО
№08 (143)/2004
Издается с 1991 г.
Учредитель – ОАО «За рулем»

«MOTO» magazine
№08 (143)/2004
Issued since 1991 by «Za Ruliom» Publishing House

Тираж номера 84 000 экз.
Circulation


Сертифицирован Национальной тиражной службой России
The circulation is certified by the National Circulation Service

Генеральный директор ОАО «За рулем»
Валерий ПУШКОВ
Главный редактор
Максим ЮРЧЕНКО
Editor-in-Chief
Maxim YURCHENKO
Зам. главного редактора
Дмитрий ЮДИН

Наука, техника, информация
Александр ВОРОНЦОВ (зав. отделом)
Испытания
Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ
Безопасность, туризм, спорт
Иван КСЕНОФОНТОВ (зав. отделом)
Николай САМАРИН
Эксплуатация, экспертиза
Борис ДАХНОВСКИЙ
Отдел мотоциклетной жизни
Лев ГАРЯЕВ
Татьяна КОДАЧЕНКО
Оформление
Сурияна ВОЛКОВА (зав. отделом)
Наталия ДОЛГАЯ (дизайн)
Лидия ЛАЗАРЕВА (верстка)
Корректура
Татьяна КАРАГОДИНА
Перевод
Татьяна КОДАЧЕНКО
Спецпроекты
Марк ПОДОЛЬСКИЙ
Реализация журнала
Антонина ДИРИЧЕВА
тел.: (095) 267-30-65, (095) 267-64-93

Цветоделение
Дизайн-центр «За рулем»
тел. (095) 978-21-91; факс (095) 250-26-41

Рекламное бюро «За рулем»
Семен ШАДРИН
тел. (095) 961-11-55
Александр МУХИН
тел. (095) 961-11-50

Журнал зарегистрирован 01.06.93 г. Комитетом РФ по печати, рег. №0110725
Выходит один раз в месяц.
Формат 207X270.
Отпечатано в типографии G. Canale (Италия) компанией OTA LLC.

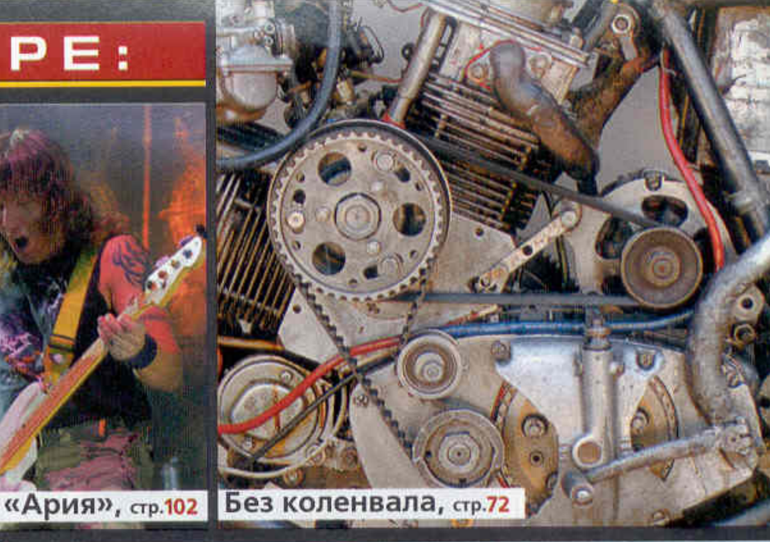
Адрес редакции: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10 (Address: 10, Seliverstov per., Moscow 107045, Russia). Тел. (Tel.): (095) 207-33-49, телефакс (fax): (095) 737-41-92;
E-mail: moto@zr.ru, http://www.moto.zr.ru


Цена журнала по каталогу «Роспечати» – 24 руб., розничная цена – свободная.
Подписка – во всех отделениях связи СНГ.
Подписной индекс по каталогу «Роспечати»: на полгода – 70594, на год – 72391.

Вниманию авторов! Для начисления авторского гонорара необходимо указать ваши ФИО, почтовый адрес (с индексом), паспортные данные (серия, номер, кем и когда выдан), ИНН, номер свидетельства пенсионного страхования, дату и место рождения, номер телефона.

В НОМЕРЕ:


«Ария», стр.102


Без коленвала, стр.72


4-2+1=трайк, стр.68


Един в трех лицах, стр.12


Огромен!, стр.14


«Спорты» от аз, стр.48

МОДЕЛИ:


Иж-эндуро, стр.44


Tattoo, стр.90


+ пассажир, стр.40


Стант-райдинг, стр.88

ПРАВА ДЛЯ «ПОЛТИННИКОВ» RUS 77

В «легкой кавалерии» армии двухколесных не стихают пересуды по поводу постановления мэра Москвы об обязательной регистрации мопедов: реформы всегда пугают. Чтобы развеять туман неопределенности, редакция «Мото» попросила прокомментировать грядущий закон столицы начальника отдела Главного управления ГИБДД г. Москвы, подполковника милиции **Марину ВАСИЛЬЕВУ**.

– Марина Михайловна, что побудило столичного мэра выступить с инициативой регистрировать в Москве ту технику, которую объединяет понятие «мопеды»?

– Обязана внести ясность: инициатива была наша. Юрий Михайлович оценил аргументы и издал постановление. Мы собрали статистику об аварийности скутеров по Москве и ужаснулись количеству пострадавших. Не только среди самих водителей, но и пешеходов. Да разве вы сами не знаете, что многие, садясь за руль скутеров, гоняют по тротуарам, аллеям парков, во дворах, причем, сплошь и рядом лихачат подростки без водительских навыков, у которых в голове еще ветер гуляет... Надо обезопасить людей – в этом главная задача ГИБДД.

На самом-то деле в Правилах дорожного движения уже прописана возможность и регистрации, и проверки знаний водителей ПДД. Просто этот механизм не работал.

– В какие сроки предполагается провести регистрацию?

– Мы получили задание подготовить все документы к 1 января 2005 года. Судя по всему, уложимся в срок. Если говорить об обязанностях владельцев техники, то сроки регистрации будут установлены позже. На все процедуры отведем не месяц и не два – спешку устраивать не собираемся.

– Что может служить основанием для регистрации тех старых мопедов, на которых у владельцев нет никаких документов?

– Хороший вопрос. Сейчас как раз думаем, как быть. Скорее всего, первичная регистрация будет проводиться без предъявления каких-либо документов на право владения мопедом. После заполнения заявления с данными владельца, а также мопеда, после техосмотра владельцу выпишут ПТС и свидетельство о регистрации по такой же форме, какая принята для мотоциклов. При возникновении имущественных споров истину будет устанавливать суд.

– Следует ли ожидать, что по примеру Москвы регистрация «полтинников» пойдет по всей России?

– Если сократится число аварий, угонов, в целом достигнем позитивных результатов, то почему бы и нет! Кстати, мы в этом очень заинтересованы. Хотя бы потому, что не возникнут проблемы, как быть с владельцами мопедов, приезжающими в Москву из окрестностей.

– Где и как будет проходить обучение водителей и прием экзаменов?

– Скорее всего, будут задействованы мотошколы, причем по новой – не сугубо «мотоциклетной» учебной программе. Не исключаем, что в первое время будут принимать экзамены экстерном.

– Следует ли ожидать, что войдет в практику автоматическая выдача удостоверения водителям категориями «B» или «C»?

– Такую возможность даже не обсуждаем.

– Как будут выглядеть номерные знаки? Сколько их понадобится изготовить?

– Изобретать знаки, собственно, не придется – нашим ГОСТом уже предусмотрены знаки для мопедов. Особых сложностей никто не ощутит.

– Марина Михайловна, еще один вопрос: предусматривают ли в ГАИ внести изменения в ПДД, которые многие называют дискредитирующими водителей «полтинников».

– Мы не имеем права изменять положения ПДД – это компетенция правительства. Другое дело, с подобными предложениями в правительство может обратиться ГИБДД РФ. Но, насколько мне известно, этот вопрос не поднимался.

Интервью провел **Иван КСЕНОФОНТОВ**

Предложение читателям. Разумеется, это не все вопросы, которые хотелось бы задать московскому ГАИ. Более того, не все полученные ответы из штаба московской автоинспекции нас удовлетворили. А вас, читатели? Присылайте свои вопросы. Обещаем, что адресуем их компетентным лицам. В ГИБДД Москвы обещали на них ответить.

...ИЛИ ЗАКОН МЕРТВОРОЖДЕННЫЙ?

Сергей ВОЛГИН, юрист «За рулем»

Все верно: в Москве слишком многие скутеристы игнорируют ПДД, пренебрегают шлемами, не включают свет, за руль скутеров садятся подростки лет 12–13, которым трудно сориентироваться в дорожном хаосе... Абсолютно благие мотивы вызвали к жизни постановление № 268-ПП «О порядке допуска к участию в дорожном движении в городе Москве водителей мопедов». Право издавать такого рода документы предоставлено Правилами дорожного движения (пункт 24.1), которые допускают устанавливать «порядок, предусматривающий наличие у водителей велосипедов, мопедов и гужевых повозок (саней) документа, подтверждающего знание ими Правил и Основных положений, а у этих транспортных средств – специального регистрационного знака». Так что **инициатива столичных властей юридически чиста**. Как проистекает из того же постановления, отныне для управления мопедом в Москве водитель должен быть не моложе 16 лет и иметь при себе документ, подтверждающий знание ПДД и Основных положений по допуску. Кроме того, собственники мопедов обязаны «в установленном порядке зарегистрировать их или изменить регистрационные данные в Госавтоинспекции в течение 5 суток после их приобретения, таможенного оформления, снятия с регистрационного учета или в случае возникновения иных обстоятельств, потребовавших изменения регистрационных данных». Порядок выдачи таких документов устанавливает московская ГИБДД. Все требования должны вступить в силу с 1 января 2005 года.

Но это постановление, скорее всего, окажется «мертворожденным» нормативным актом и никогда реально не вступит в силу. Либо вступит, но очень нескоро. Вот почему.

С документом на право управления все более-менее понятно: порядок получения водительских удостоверений давно установлен, механизм отработан и никаких проблем с этим возникать не должно. Другое дело – с регистрацией мопедов. **Не существует нормативного акта, который обязывал бы продавца выдавать на мопеды справки-счета или хотя бы**

письменные договоры купли-продажи. Инструкцию – пожалуйста, в лучшем случае – кассовый чек.

А если купил скутер с рук? Ведь **частный продавец чек выдать не сможет**. При обращении же в ГАИ для постановки транспортного средства на учет автоинспекторы потребуют представить документы, подтверждающие твое право собственности на мопед, и паспорт, который выдается предприятием-изготовителем (или таможенными органами при пересечении границы). **Чтобы обеспечить владельцев мопедов нужными документами, придется вносить изменения в целый ряд федеральных нормативных актов**, в том числе и таможенных. Но мы же знаем, как «оперативно» работает государственная бюрократическая машина.

Следующая проблема: правительство Москвы обязало регистрировать мопеды в подразделениях Госавтоинспекции. Казалось бы, логично – где же еще! Однако надо учесть, что в настоящее время действует (и никто его не отменял) постановление «О государственной регистрации автомототранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации», а в нем четкое и однозначное ограничение: **ГАИ регистрирует только транспортные средства, конструктивная скорость которых составляет свыше 50 км/ч, объем двигателя – больше 50 см³**. Это значит, что при желании и самых благих помыслах **московская ГИБДД не вправе принимать никакой нормативный акт, который устанавливал бы порядок регистрации мопедов в городских отделениях ГАИ**. В этом случае срабатывает конституционный принцип главенства федеральных законов над местными.

Мопедные знаки уже вводили в Москве в 70-х годах прошлого столетия (вверху), они были нормально небольшими. Не в пример тем огроменным «лопухам», которые сейчас, как нам сообщили, будут предписаны мопедам, мотоциклам и снегоходам. Нет, неэстетично и небезопасно – нужно что-то другое.

Другое дело, **автомототранспортные средства** с такими техническими характеристиками **могут быть зарегистрированы**, но не в ГАИ, а только **в Гостехнадзоре. Но об этом в Постановлении московского правительства ни слова.**

И последнее. Даже если порядок и введут, действие его будет распространяться только в Москве и только на жителей столицы. И вот что получится: любой скутерист-москвич не из числа законопослушных, проигнорировавший обязанность зарегистрировать скутер, всегда сможет заявить остановившему его автоинспектору, что живет он в Московской области (а это уже другой субъект РФ, и приказы столичных властей здесь не действуют), а потому его мопед и не зарегистрирован. Правда, враньё сработает только в отношении наличия на мопеде регистрационного знака. **Требование же о наличии «прав» категории «А» распространяться будет на всех жителей России, которые собираются ездить по Москве на мопеде.** ⏮







Литовский номер и итальянский такие же, как и в других странах Евросоюза – не выступают за габарит крыла (справа – номер Чехии).

→ ЧУЖОЙ ОПЫТ

США: НАРАВНЕ С АВТОМОБИЛИСТАМИ

Как и во многих других странах (в том числе и в России), в США скутеры объединены в одну категорию с мопедами. Законы на звездно-полосатой территории, впрочем, разнятся: по американской конституции, изменения в них вправе вносить как в каждом штате, так и в отдельных городах. Но общие положения таковы.

Права (в буквальном смысле, а не «корочки») водителей скутеров и мопедов уравнены с правами других участников дорожного движения. Выезжать на дорогу можно по достижении 16 лет. У водителя должен быть документ, удостоверяющий знание правил дорожного движения, и ярлычок, свидетельствующий о ежегодной регистрации. Запрещено ездить по велодорожкам и тротуарам. Скутеристам-мопедистам предоставляются льготы при страховании. Не обязательно пользоваться шлемом. Впрочем, эта вольность не бесспорна. ⏮

(Продолжение на стр. 8)

ИТАЛИЯ: ИЗБЕЖАТЬ БЫ БУЗЫ

В Италии 1 июля вступил в силу новый порядок, который еще только собираются ввести в Москве, – о правах водителей и номерных знаках мототехники. Он коснулся 6 млн. уже состоявшихся владельцев и 1 млн. главным образом подростков, которым еще только предстоит получить документ, закрепляющий возможность сесть за руль двухколесного транспорта. Нововведение о регистрации затронет прежде всего владельцев мопедов, поступивших в продажу после 1 июля 2004 года. Однако даже в этой стране, где плотность скутеристов, прежде всего, и мотоциклистов на душу населения едва ли не высшая в мире, реформа забуксовала со старта: уже идет речь об отсрочке введения строгостей как минимум до октября. Вот о чем пишет итальянская пресса.

Реформа не проходит безболезненно. С большим опозданием появилось распоряжение о деталях механизма реализации общегосударственной операции. Еще за месяц до начала действия изменений кодекса стало понятно, что для контор, занимающихся постановкой на учет, установленные сроки чересчур сжатые. Ведь мопеды должны быть обеспечены техпаспортами, содержащими идентификационные и технические данные, а также данные о номерном знаке. Сотрудники службы регистрации должны завести электронный регистр – своего рода адресный стол для мотовеликов.

Проблемы разрастаются, как снежный ком. Производители должны отвлечься от производства, чтобы наладить процесс выдачи документов на легкую мототехнику, а это не так просто, как кажется. С другой стороны, надо поспешить, поскольку без этих документов покупатель не вправе будет приобрести приглянувшийся аппарат, и продажи упадут.

Что же касается номерных знаков, то используемый до сих пор номерочек, по мнению полиции, «маленький и нечитаемый», заменят на «настоящий» – большего формата с комбинацией цифр и букв (размер – 11,5 на 9,76 см). Каждый номер будет занесен в Национальный архив транспортных средств вместе с данными о владельце и идентификационными данными на мотосредство.

О другой причине проведения реформы можно судить по таким данным.

Оформление обойдется каждому мотовладельцу примерно в 40 евро*. Помножим эту цифру на 6 000 000 мопедов и получим сумму государственного дохода: 240 млн. евро. Далее последуют расходы на номерные знаки. Можно предположить, что владельцы мопедов заплатят в общей сложности до 80 евро**, так что общий доход государства от проведения реформы составит около 500 млн. евро.

Все это происходит на фоне весьма неприятной тенденции: производители почувствовали, как утончается рынок сбыта мопедов: по некоторым оценкам, их продажи рухнули на 20%!

«Реформа прав и номеров» угрожает коварными последствиями. Водительские удостоверения становятся обязательными для несовершеннолетних, желающих водить мопед. А ведь это «специфический контингент»: им не позволь – того и жди бузу. За полтора месяца до времени «Ч» выдана всего 1/35 часть необходимого количества прав, бесплатные курсы водителей при школах не в состоянии пропустить через себя всех желающих, а в платных школах ломят несусветные цены – и «бузят» уже родители... По самым оптимистическим предположениям, к установленному сроку около 80% ребят, которые хотели бы урегулировать свои отношения с новым Дорожным кодексом, не сумеют этого сделать. А если кто-то не выдержит и выедет? Нарушители подвергнутся тяжелым санкциям: до 516 евро штрафа и конфискация мотосредства. Это само по себе, мягко говоря, малоприятно. Однако о главном: складывающаяся ситуация надолго отодвинет сроки реализации реформы. А уж как нервы попортит...

По материалам журнала Motociclismo

* Материал готовился в номер перед 1 июля, когда новый порядок еще не был введен, и точных цифр мы не знали – **ред.**

** Владельцы мопедов в Москве, разумеется, понесут меньшие затраты – все-таки в России и Европе разные масштабы цен. Но мотомосквичам потратиться придется... – **ред.**

КАК РЕДАКЦИЯ «МОТО» ОТНЕСЛАСЬ К ПОСТАНОВЛЕНИЮ МОСКОВСКОГО МЭРА

Мы солидарны с градоначальником и ГИБДД в том, что новый порядок вводится вовсе не ради того, как многие считают, чтобы «закрутить гайки» или кому-то нажиться на реформе. Регистрация «полтинников» нужна, прежде всего, самим владельцам мопедов и скутеров. По причинам уже названным, но не в последнюю очередь и для того, чтобы урегулировать права на движимость и ее страхование. Ведь незарегистрированный транспорт вроде как бы и ничей: его не страхуют и в случае кражи не ищут.

Обучение необходимо: нынешние мокики и скутеры, – это не те мотовелосипеды середины прошлого века (когда писались варианты первых ПДД) – с односильным моторчиком, разгонявшиеся с помощью педалей и ездившие лишь чуть быстрее велосипедов, а потому не представлявшие опасности себе и окружающим. Сегодня они другие: 4-6-сильные «полтинники» в условиях городского движения вполне сопоставимы с автотранспортом по динамике и скорости. Так что вполне естественно требовать от их водителей знания и выполнения законов транспортного потока, то есть ПДД.

Другое дело, пора пересмотреть и некоторые нормативные акты, в том числе и «основной закон дороги» – ПДД в части, касающейся этих транспортных средств. Например, предусмотреть автоматическую выдачу удостоверений «мопедоводов» тем водителям, которые имеют права категорий «В» или «С»; разрешить совершать левый поворот на многополосной улице; позволить двигаться далее 1 метра от тротуара; не запрещать перевозку пассажира (если позволяет конструкция) и избавиться от некоторых других махровых анахронизмов.

И надо понимать, что оставить эти положения в существующем виде, – значит, спровоцировать водителей «легкомоторного» транспорта на бесконечные нарушения. Отсюда последуют придирки автоинспекторов (под законным предлогом), взимание «штрафов» в карман гаишников.

Введение в действие одних только порядков, указанных в постановлении московского мэра, – половинчатые действия. Вы, уважаемые господа, хотите установить чрезвычайное положение для «мопедоводов» Москвы или все-таки добиться порядка и безопасности?

Должны напомнить, что редакция «Мото» обращалась с подобными предложениями в ГИБДД России и к мэру Ю. Лужкову, но, увы, не была услышана. Будем надеяться, что возникший интерес к «мопедным проблемам» в столице послужит толчком для ГИБДД России к доведению дела до логического конца.

ВЫХОДЯТ НА АРЕНУ КРОССАЧИ

Японские концерны представили новинки – кроссовые мотоциклы для сезона 2005 года. Премьера №1 – 4-тактник Suzuki RM-Z450. У 1-цилиндрового двигателя со снижающим вибрацию балансирным валом головка цилиндра с четырьмя титановыми клапанами, двумя распредвалами. Система смазки полусухого типа, как и у Honda CRF450, разделена на два контура – для двигателя и коробки передач. КП – 4-ступенчатая. Похожа на «хондовскую» и рама – она с двумя мощными диагональными элементами из алюминиевого сплава. Сухая масса мотоцикла – 101 кг, база – 1486 мм. Цена новинки в США – 6499 долларов.

Как бы предвидя появление конкурента, в Honda значительно освежили модель CRF450. Рама четвертого поколения из алюминиевого сплава теперь уже и жестче прошлогоднего варианта. Ее отличительная черта – кованая рулевая колонка. Героическая борьба за снижение массы мотоцикла привела к его облегчению на 1,6 кг – до 99 кг. Двигатель развивает мощность 55 л.с. при 9000 об/мин, при этом пик крутящего момента приходится на 6500 об/мин. Несмотря на то, что силовой агрегат и без того обладает завидной гибкостью, специалисты концерна, в отличие от конкурентов из Suzuki и Yamaha, сохранили 5-ступенчатую коробку передач.

Изменения в 4-тактных «кроссачах» Yamaha можно отнести к разряду эволюционных. А вот в стане 2-тактных машин – революция! К сезону 2005 года модели YZ125 и YZ250 получили на вооружение совершенно новые рамы – уже не из стали, а из алюминиевого сплава. Полудуплексная конструкция выполнена из труб равного сечения – в отличие от примененных на Honda и Suzuki с их мощными «диагоналями». Она легче прежней стальной на 2 кг. Кроме того, в шасси YZ125 – новый 2-тактный двигатель, он на 1,8 кг легче прошлогоднего.



Suzuki RM-Z450

Honda CRF450



Yamaha YZ250

Фото Honda, Suzuki, Yamaha

YAMAHA «ПАНАВТО» В УКРАИНЕ

Слово «кандо» на японском передает чувство глубокого удовлетворения и восхищения, которое испытывает человек, столкнувшись с чем-то новым. Именно с него начал приветственную речь вице-президент компании Yamaha Motor Europe г-н Ошуги на пресс-конференции, где объявил, что российская компания «Панавто» получила статус официального дистрибьютора продукции Yamaha в Украине.

Ее задачей станет создание обширной сети независимых дилеров во всех регионах страны для продажи и профессионального технического обслуживания техники знаменитой японской марки. «Панавто» гарантирует дистрибьюторам поставку запчастей, сертификацию продукции Yamaha в Украине и обеспечение всей необходимой технической документацией.

Сегодня общий уровень продаж Yamaha в Украине составляет около 2 млн. евро в год. В ближайшем будущем ожидается скачок до 10 млн. евро.

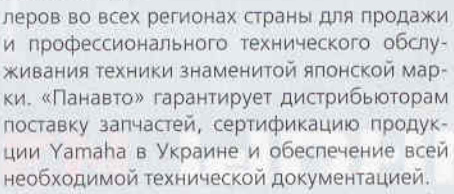






Фото Олега КАРАТАЕВА

«ГРУБАЯ СИЛА»

Так переводится название нового спортивно-утилитарного мотовездехода от Kawasaki – Brute Force. У новинки самый большой мотор в мире ATV: 750 см³, 51 л.с. V-образная «двойка» жидкостного охлаждения конструктивно такая же, как у прежнего лидера гаммы – модели Prairie 700.



Фото Kawasaki

Сходны с «Прерией» и такие технические решения, как привод на четыре колеса через вариатор, передний дифференциал с регулируемой блокировкой, уникальный многодисковый задний тормоз. Особенность квадра-монстра – независимая задняя подвеска и система освещения аж в четыре фары. У Brute Force и самый большой в своем классе бензобак – 20 л. Но весит мотовездеход 274 кг – всего на 1 кг больше, чем Prairie 700.

ЧТО ЗАБЫЛ «ХАРЛЕЙ» В КИТАЕ?

Президент корпорации Harley-Davidson Джефри Блюштайн посетил Китай. В Пекине он встретился с заместителем министра торговли Веем Зцянуо, с которым обсуждал перспективы открытия китайского рынка для американских мотоциклов (сейчас ввозная пошлина составляет 50%, но в январе 2005 года будет снижена до 30%). А еще Блюштайн провел переговоры с Зуо Зоншеном, главой компании Zongshen Motorcycle. Два президента заключили сенсационное соглашение о сотрудничестве между китайским концерном (который выпускает ежегодно более миллиона мотоциклов) и американским. Сразу предупредим: о сборке Harley-Davidson в Китае речь пока не идет. Партнеры предпочитают осторожные формулировки, из которых можно понять разве то, что американцы как бы хотят ознакомиться с опытом работы на местном рынке и взамен как бы готовы поделиться кое-какими технологиями. Но теперь не удивляйтесь, если пойдут слухи о 2-литровом круизере марки Zongshen с узнаваемыми силуэтом и звуком выхлопа.

ОБРАСТАЯ ПЛОТЬЮ

Три месяца назад мы сообщили о том, что двигатель нового аппарата Moto Morini – V-образная 996-кубовая «двойка» – уже «крутится» на стенде. Теперь же компания обнародовала первые рисунки будущего мотоцикла (над его дизайном работает известное проектное ателье Marabese Design). Стритбайк создан в лучших итальянских традициях: трубчатая рама типа «птичья клетка», выведенные под седло глушители, оригинальной формы маятник задней подвески.





Иллюстрация Marabese Design

ВСЕ НА БУЛЬВАР!

Suzuki C90



Suzuki S40



Фото Suzuki

«Будем проще, ближе к народу» – видимо, так рассудили маркетологи японского концерна Suzuki: отныне все модели в американском стиле на рынке США называются одинаково – Boulevard («Бульвар»). А чтобы их различать, прибавили буковки и циферки: S (от «style») для кастомов а-ля чоппер, C («classic») для классических круизеров и M («muscle» – «мускул») для динамичных моделей. Цифры же обозначают рабочие объемы двигателей, но не в куб.см, а в привычных для янки кубических дюймах. Таким образом, например, Savage LS650 превратился в Boulevard S40, а Intruder VS1400 – в Boulevard S83. Прочие изменения незначительны: чуть приглажены обводы облицовок и седел, снижена высота рулей у кастомов. Более серьезные новшества – впрыск топлива вместо карбюраторов для моделей Boulevard C90 (бывший VL1500 Intruder LC), Boulevard C50 (VL800 Intruder Volusia) и Boulevard M50 (VZ800 Marauder). У последнего цепная передача заменена карданным валом... Предложит ли Suzuki подобную перемену имен европейцам? Подождем осени.

ПОПОЛНЕНИЕ В КЛУБЕ 2WD

Австрийская компания KTM – еще один новичок в быстро растущем клубе изготовителей полноприводных мотоциклов. Руководитель проекта Вольфганг Фелбер выбрал схему с гидравлическим приводом и фиксированным значением распределения крутящего момента по колесам. Достоинства полноприводного внедорожника особенно явственны на мокрой трассе – способность машины ускоряться кажется просто фантастической! Фелбер пообещал, что серийная версия мотоцикла появится в скором времени, после завершения испытаний. Пока же конструкторы воюют... с излишней массой: дополнительный привод прибавил целых 6 кг.

Фото KTM



...И ЛИФТИНГ ФЕЙСА

Канадская Bombardier Recreational Products (именно так теперь называется отпавшее от основного концерна отделение по производству ATV, снегоходов, гидроциклов, лодочных моторов и прочей мотопродукции) представило линейку мотовездеходов образца 2005 года. В той



Фото Bombardier

или иной степени модернизированы все модели, в глаза же бросается фейслифтинг 200-кубовой Rally. Новая облицовка лучше защищает водителя от дорожной грязи. Спереди и сзади установлены дисковые тормоза с гидроприводом, амортизаторы подвески – с регулировкой предварительного натяжения пружин. Прошли через горнило модернизации и популярные модели Outlander и Traxter. А вот имени Quest больше не существует – этот вариант теперь называется Traxter Auto.

ОСТОРОЖНО, УЖАЛИТ

Первое место в категории «нэйкед-байк» на престижном итальянском Bike Expo в Падуе – достойная награда мастерам тюнинг-ателье Totti Motori. Их дитятко под грозным именем Stinger («Жало») сотворено на базе английского мотоцикла CCM R30 и органично сочетает в себе традиции и современность. Щедрой рукой разбросаны «цитаты из прошлого»: рама покрыта слоями никеля и хрома, как у легендарных кроссовых мотоциклов Metisse 60-х годов, а маленький алюминиевый бензобак – точь-в-точь такой же, как у не менее легендарного BSA Victor той же поры. Из наших дней – углепластиковые элементы облицовки, фары от Yamaha YZF-R1, кованые магниевые колеса. 650-кубовый мотоцикл весит всего 125 кг – на 27 кг легче, чем английский прототип.



Фото Totti Motori

По сообщениям компаний-производителей, CNN, MCN, Motociclismo, корреспондентов «Мото».

Вячеслав СУББОТИН, журнал «За рулем»,
фото Александра ВАСИЛЬЕВА

НА ТРОИХ

SEA-DOO 3D, гидроцикл

Эту классическую формулу почти мгновенного счастья – «на троих» – по-своему «прочитали» конструкторы Bombardier. Не в традиционном торопливом действе – «Наливай, наливай!..», а в нетипичном для техники для водных просторов аппарате – Sea-Doo 3D: это «зелье» рассчитано сразу на троих!

СООБРАЗИЛИ

Чем позабавить жаждущую экстрима пляжную публику? Еще одной лодкой призывно-алого цвета? Да надоело! На всех пляжах от Строгино до Анталии аквабайки похожи друг на друга. Приелось! Не круто! Не стильно! Отстойно... Вот и поползли вниз продажи аквабайков.

Канадские парни озаботились: а что круто? Аквабайк как мотоцикл? Несомненно. Стремительный карт? Пожалуй. Хорош и стоячий спортивный, но на нем не удержаться, а чтобы не выглядеть лохом, нужно учиться и тренироваться... Вот было бы здорово все привлекательные штуки объединить в одном аппарате!

Поначалу идея казалась курьезной. Нарисовали эскизы – вышло забавно. И взялись за макет. На простеньком гидроцикле срезали седло, установили другое, от карта. Прохватили – здорово! Будто прешь на настоящей машине. Потом примастырили седло от кроссового мотоцикла – и снова отлично. Чем не байк?! Оторвали рулевую колонку, сделали ее подвижной – вот и готов стоячий, но очень устойчивый вариант. Оставалось отработать механизм трансформации.

ГУЛЯЕМ!

Презентацию устроили по всему миру практически одновременно – на Гавайях, в американском Майами, Испании, Греции и, что особенно приятно, в России, Сочи. Первые гуляки – журналисты. А как же! Поднесешь первачок правильно, да с уважением – считай, дело пошло.

А поднесли как надо, прямо на пляже – выставили на подиуме сразу три экземпляра. VERT – стоячий вариант, МОТО – мотоциклетный, KART – картинговый. Любой из них может трансформироваться в соседа по подиуму, не поверите, за три секунды, даже на воде. VERT и МОТО получаются из одного байка, для KARTа необходимо ставить дополнительно сиденье (оно в комплекте). Все просто:



Вариант KART: здесь почти как за рулем автомобиля.

вскинул рулевую колонку (она на мощных скручиваемых пружинах, и, кстати, предусмотрена возможность регулировать предварительное усилие ее закрутки) – вот тебе VERT. Приподнял колонку повыше – и можешь доставать из нее седло мотоцикла с опорой. Чуть надавил – со щелчком зафиксировал руль и седло в корпусе лодки. Вот уже и МОТО готов к старту! Убрал все назад (колонку – вниз, до фиксации, седло KARTа – на палубу) – получите машину.

Для придания еще большего удобства посадке есть еще одна фенечка: рогатку руля можно откинуть (повернуть) от себя вверх на 90° или совсем назад на 180°. МОТО и KART с откинутым рулем управляются гораздо лучше.

Снаружи аппаратец впечатляет. А что у него внутри? Под капотом конструкторы мудрить особо не стали: все агрегаты, трансмиссия (и сама лодка) – от проверенного, надежного, стремительного аквабайка Sea-Doo XP. А именно: 2-тактный, 2-цилиндровый мотор Rotax объемом 800 кубиков мощностью 110 л. с. Правда, немало? Достигли ее приемами, известными даже отечественному мотопрому: электронный впрыск топлива, золотниковый клапан на впуске, короткий ход поршня (диаметр – 82 мм, ход – 74), водяное охлаждение (контур открытый – вода забортная).

Водометный движитель также типовой – Bombardier Formula осевого типа, одноступенчатый, со сменным уритановым кольцом водомета, что весьма удобно. Зазор между винтом и кольцом – с мышиный глаз. Попал камень (абразив) – зазор превратится в щель, и тяги как не бывало. А тут поменял кольцо – и порядочек.

На небольших оборотах включается система автоматического подруливания



Вариант VERT. Управлять машиной сможет и новичок.

гидроцикла – повернул руль (читай водомет) – и на винте возникнет тяга. С этой системой легко причалить или маневрировать в тесной акватории. Положение же самого водомета в вертикальной плоскости регулируется вручную – сзади возле сопла есть специальный винт. Закрутил – водомет опустился, открутил – поднялся. Лодка 3D – килевая, а она четко держит курс и режет поворот.

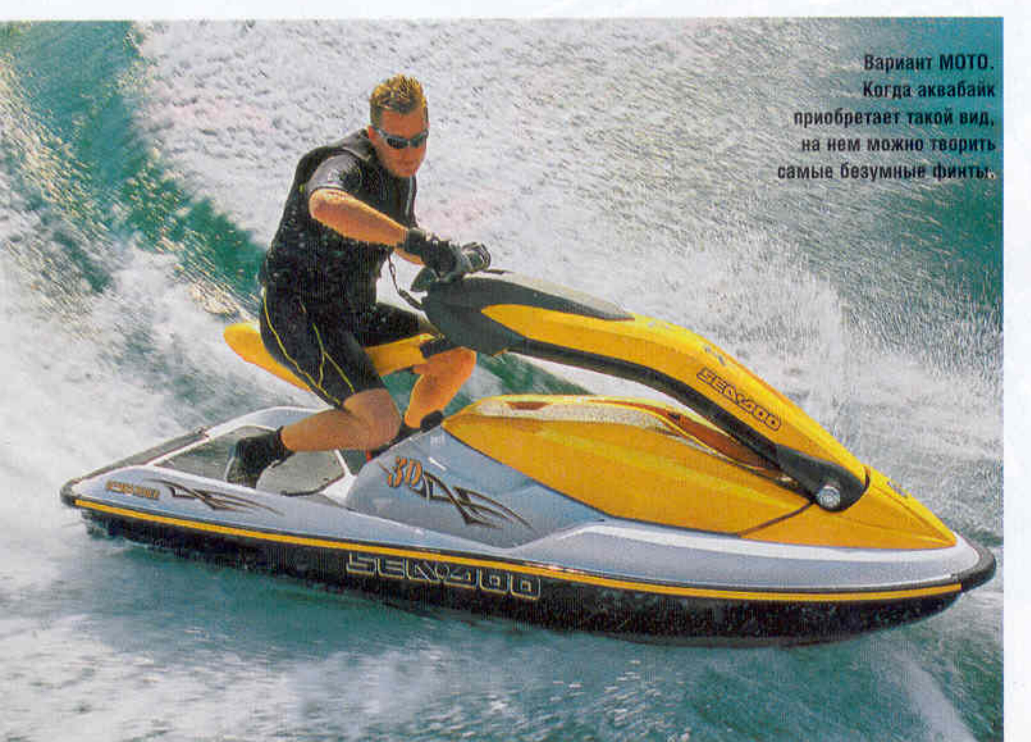
Жаль, не перенесли от XP на 3D приборную панель. Та, что здесь, на наш взгляд, скудновата. Впрочем, если крутиться возле берега, индикаторов давления масла и уровня топлива достаточно. Да и смотреть на них в разгар каталки некогда.

ПОХОРОШЕЛО

Пробные заезды прошли при сильном волнении на море, так что в оценках сделаем скидку на это обстоятельство. В положении VERT, даже перескакивая с гребня на гребень, удается устоять на ногах. На обычном стоячем и на гладкой-то воде того и гляди завалишься, а тут – как на пароходе. При достаточной физической подготовке можно довольно долго перепрыгивать через волны, смягчая приземление работой ног. У машины мощный ресурс возможностей для куража. А вот меня хватило лишь на семь минут: «забились» руки. Дело известное…

На МОТО легче: где нужно – присядешь, отдохнешь, а в прыжке или повороте привстанешь. Иногда, чтобы не вылететь, держишь седло бедрами – как на мотоцикле. Поэтому можешь позволить выкрутасов больше, чем в варианте VERT. Только не переусердствуйте: рулевая колонка сверху хоть и мягкая, но влетать в нее лбом после высокого прыжка неприятно. Я проверил…

KART на волне в режиме глиссера – для людей с железным позвоночником. Все удары принимаешь пятой точкой и, соответственно, хребтом, поэтому управлять KARTом лучше на гладкой воде. Я попробовал в короткой зоне за волнорезом – ощущения необычные. Похоже, это наилучшее положение для скоростных маневров. Низкий центр тяжести, хороший упор ногами, четкая фиксация в кресле – ни дать ни взять настоящий гоночный водный карт.



Вариант МОТО. Когда аквабайк приобретает такой вид, на нем можно творить самые безумные финты.

НА ПОСОШОК

Аквабайку Sea 3D выставляем положительную отметку. Трансформер хорошо продуман, на нем не сложно исполнить все известные способы катания. Получился аппарат абсолютно нового класса аквабайков: «и швец, и жнец, и на дуде игрец». В хорошей компании он для каждого темперамента будет люб, так что отнюдь не будет лишним. Наливай!

ХУК ХАЛКА

Алан **КАТКАРТ**,
Великобритания,
фото **Gold** & **Goose**

TRIUMPH Rocket III, круизер

Год выпуска **2004** | Двигатель **2294 см³** | Мощность **140 л. с.** | Масса **320 кг** | Ориентировочная цена **€18 000**



Идея конструкторов Triumph создать самый мощный массовый мотоцикл, кажется, полностью себя оправдала. 2300-кубовый Rocket III впервые представили на Миланском шоу в сентябре прошлого года, а сейчас модель уже в производстве. Само по себе создание мега-круизера с 3-цилиндровым мотором – смелый поступок. И действительно, зачем заново создавать псевдо-харлеевский V–образный двигатель или соперничать с 6-цилиндровым оппозитом от Valkyrie? Инженеры Triumph взяли да и создали мотоцикл с двигателем большим, чем у среднестатистического европейского… автомобиля. Поразительно! Они еще умудрились наделить монстра таким уровнем технических характеристик, что машина способна соперничать с литровыми супербайками в скоростях, за которые обычно лишают прав.

Испытания Triumph Rocket III прошли бок о бок с неожиданными соперниками. Triumph переплюнул Hayabusa, разогнавшись с 0 до 50 км/ч за одну секунду, а 100 км/ч набрал за 2,8 секунды – быстрее, чем Yamaha R1. И, что важнее для будущих покупателей, мотоцикл вдвое быстрее, чем Honda VTX1800: выдает большее значение крутящего момента на холостых оборотах, чем Kawasaki ZX-10R на 9500 об/мин, и обгоняет Honda CBR1000RR на разгоне до 160 км/ч (7,2 с). Попахивает сенсаци-



ей… Мы услышим уже вскоре бурю восторгов, поскольку поставки левиафанов в салоны уже начались. Как говорят дрэг-рейсеры, ничто не заменит кубы – именно по этому критерию Rocket III превосходит все дорожные байки.

Я наездил на Rocket III почти 300 км по шоссе и серпантинам Калифорнии, так что с уверенностью скажу: новый Triumph вовсе не чудище, для укрощения которого требуются особые навыки и храбрость архиопытного «дрессировщика». Наоборот, как и герой комиксов Халк («Громадина»), байк при первом же знакомстве оказался машиной «приятной во всех отношениях». Он послушно едет по городу в дорожном потоке. Но только до тех пор, пока не откроешь газ – тогда вся мощь вырывается наружу, и байк превращается в разгонную ракету.

Внешность Rocket III кричит: «Посмотри на меня!» В нем есть массивность, которая наверняка выделит его из ряда круизеров. Он не только красив – у него невероятные технические характеристики. Простым движением руки их можно «извлечь» из рядной «трешки» на любой передаче и на любых оборотах.

Наглая задняя шина 240/50-16 установлена не только для красоты, хотя конструкторы признают, что это был один из дизайнерских параметров байка – в угоду любителям круизеров, которые считают, что чем шина шире, тем она лучше. Задний «толстяк» Metzeler, установленный на тестовом экземпляре, доказал, что «тучность» – впрок: без него не управиться со 140 «лошадьми» и 200 Н.м крутящего момента (замечу, каждый из цилиндров столь же велик, как единственный у эндуро Suzuki DR800).

Он громаден, но даже невысокому водителю в его седле будет удобно. Рукоятки руля сдвинуты назад. Когда садишься на невысокое 740-мм седло, обе ступни полностью ставишь на землю. Подножки выдвинуты далеко вперед – это, наверняка, для того чтобы угодить североамериканским почитателям круизеров. Лодыжки водителя все время согнуты, поэтому захочется вытянуть ноги и пошевелить ими, когда во время долгого переезда выберешься на длинную прямую. По каталогу для Triumph можно заказать другой набор подножек – более «европеизированных». Они, смещенные ближе к центру машины, скорее всего, понравятся обитателям Старого Света. А пока придется опирать ноги на подножки пассажира, но это допустимо только на прямых.

Нажмите на кнопку стартера – и большой двигатель заурчит. Ему вторит глубокий бурлящий грохот из тройных глушителей. Гамма звуков еще раз напомнит: в гигантском моторе невероятная мощь. Но ничто не намекает на выдающиеся технические показатели и ускорение – они проявятся только после того, как повернешь ручку газа. Rocket III мягко тронется с места, отвечая добродушным ворчанием на каждое переключение передачи, и послушно покатится. Благодаря чуткой, контролируемой работе газа и сцепления, на Triumph легко проходить повороты. Сцепление податливо, несмотря на всю мощь и невероятный крутящий момент.

Значительный вес «тройки» сконцентрирован в ее нижней части – благодаря тому, что здесь система смазки с сухим картером. Не удивительно, что Rocket III способен вписаться в самый крутой поворот и останется стабильным, когда в повороте попадешь в выбоину: ему выбоина – что слону дробина: «плюшевая» передняя подвеска позволит мягко пройти через все колдобины. Задняя – с двумя амортизаторами и жесткими пружинами. Назову ее, скорее, деревянной: на неровной дороге начнет подбрасывать на сиденье. Байк не назовешь эталоном управляемости – невероятно растянутая колесная база 1695 мм не позволит: на низких скоростях с такими габаритами будто едешь на грузовике. Тем не менее охарактеризую мотоцикл как относительно легкий в управлении, если принять во внимание, что он – махина. Вероятно, это заслуга низко расположенного центра тяжести.

Нужно знать о фокусе, основанном на физике: если погазовать на нейтрали, Triumph немного наклонится вправо. Это действие инерции кривошипа (хотя, не пойму, почему так происходит, ведь, чтобы ее погасить, балансирный вал

Продольная рядная «тройка» на круизере – смело!



Под сиденьем – инструменты. Интересно, понадобятся ли они когда-нибудь?

Идея конструкторов Triumph создать самый мощный массовый мотоцикл, кажется, полностью себя оправдала. 2300-кубовый Rocket III впервые представили на Миланском шоу в сентябре прошлого года, а сейчас модель уже в производстве. Само по себе создание мега-круизера с 3-цилиндровым мотором – смелый поступок. И действительно, зачем заново создавать псевдо-харлеевский V–образный двигатель или соперничать с 6-цилиндровым оппозитом от Valkyrie? Инженеры Triumph взяли да и создали мотоцикл с двигателем большим, чем у среднестатистического европейского… автомобиля. Поразительно! Они еще умудрились наделить монстра таким уровнем технических характеристик, что машина способна соперничать с литровыми супербайками в скоростях, за которые обычно лишают прав.

Испытания Triumph Rocket III прошли бок о бок с неожиданными соперниками. Triumph переплюнул Hayabusa, разогнавшись с 0 до 50 км/ч за одну секунду, а 100 км/ч набрал за 2,8 секунды – быстрее, чем Yamaha R1. И, что важнее для будущих покупателей, мотоцикл вдвое быстрее, чем Honda VTX1800: выдает большее значение крутящего момента на холостых оборотах, чем Kawasaki ZX-10R на 9500 об/мин, и обгоняет Honda CBR1000RR на разгоне до 160 км/ч (7,2 с). Попахивает сенсацией… Мы услышим уже вскоре бурю восторгов, поскольку поставки левиафанов в салоны уже начались. Как говорят дрэг-рейсеры, ничто не заменит кубы – именно по этому критерию Rocket III превосходит все дорожные байки.

Я наездил на Rocket III почти 300 км по шоссе и серпантинам Калифорнии, так что с уверенностью скажу: новый Triumph вовсе не чудище, для укрощения которого требуются особые навыки и храбрость архиопытного «дрессировщика». Наоборот, как и герой комиксов Халк («Громадина»), байк при первом же зна-



Приборка с аналоговыми спидометром и тахометром «работает» еще и обтекателем.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Модель	Triumph Rocket III
Модельный год	2004
Сухая масса, кг	320
Габариты, мм	2500x970x1165
База, мм	1695
Высота по седлу, мм	740
Вылет, мм	152
Угол наклона рулевой колонки, град.	32
Объем бензобака, л	25
Время разгона до 100 км/ч, с	2,8
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	3-цилиндровый, рядный, 4-тактный
ГРМ	DOHC, 4 клапана на цилиндр
Рабочий объем, см³	2294
Размерность, мм	101,6x94,3
Степень сжатия	8,7
Макс. мощность, л.с. при об/мин	140/5750
Макс. крутящий момент, Н.м при об/мин	200/2500
Система питания	впрыск топлива
Система охлаждения	жидкостная
Система запуска	электростартер
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне
Коробка передач	5-ступенчатая
Главная передача	вал
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	дуплексная, стальная
Передняя вилка	телескопическая, перевернутого типа
Диаметр несущих труб, мм	43
Задняя подвеска	маятниковая, с двумя амортизаторами
Тормозная система	раздельная, гидравлическая
Передний тормоз	2 диска Ø 320 мм, 4-поршневые скобы
Задний тормоз	диск Ø 316 мм, 2-поршневая скоба
Колеса	литые, 5-спицевые
Передняя шина	150/80 x17
Задняя шина	240/50 x 16



Коробка действует четко и точно, даже слегка сожалеешь, что не возникает необходимость переключать передачи часто. Для Rocket III все равно, на какой передаче движешься – на любой мотоцикл идет одинаково отлично. У 5-ступенчатой КП на три передачи больше, чем, чувствую, аппарату нужно. Хватило бы и двух: на первой – трогаться, на второй – разгоняться со скорости 30 км/ч. Со второй передачи на высшие можно переключаться без сцепления: карданная трансмиссия Rocket III – образец всем мотоконструкторам мира.

Поразительный мотоцикл. Не зря несколько сотен дальновидных покупателей по всему миру, сраженные наповал представленным на Миланском шоу Rocket III, оставили залог под одну из 4000 машин, которые появятся в первый год их производства. Замечу, никто из них на ней не ездил, а многие и не видели ее в металле. Расслабьтесь, ребята, вы не прогадали! Проездив на байке полный день, могу подтвердить, что Rocket III именно такой эксклюзивный, именно уникальный, каким вам и хотелось его получить. Уверен и в том, что этот британский мегакруизер станет коммерческим хитом. Не только в Америке – во всем мире. Так что держитесь на ногах, производители сверхмощных «путешественников», – вы получили хук. И получите еще: как и в случае с Bonneville, эта модель, убежден, будет родоначальником семейства Rocket III – туринг-версия и дрегстер. У компании же Triumph возникнут только приятные проблемы: как удовлетворить спрос.

двигатель. Он делает езду на мотоцикле фантастической, волнующей. Не обязательно менять передачу, чтобы Rocket III помчался. Выкрутите ручку газа и держитесь крепче, очень крепко! Обещаю, поймаете себя на том, что громко смеетесь, попав в плен ощущений, вызванных невероятным ускорением. Rocket III может разгоняться с 1000 об/мин на пятой передаче без переключения скоростей до отсечки 7200 об/мин. Кстати, на этой модели Triumph, в противовес большинству других, сигнальные лампочки об иссякании топливных запасов, переходе на нейтраль, указатели поворотов – все это горит ярче, мигание ламп можно разглядеть днем.

В отличие от другого большого мотоцикла, на каком мне довелось поездить – Munch Mammut (с турбированным 2-литровым мотором), на котором я мотался в Германии пару лет назад, мощность Rocket III нарастает не «взрывообразно», а плавно, но напористо во всем диапазоне оборотов. Вытянувшись в струнку, «взмывает» кривая крутящего момента – и Triumph уходит за линию горизонта вне зависимости от того, на какой ты передаче, с какими оборотами вращается коленвал.



В этом байке самое интересное – двигатель: он предопределяет особенности характера 320-килограммового монстра.

ДРАКОН ОПУСТИЛ ГЛАЗА

Когда Harley-Davidson 15 лет назад предъявил миру FXSTS Springer Softail, мотоцикл стал откровением. Серийный кастом с, казалось бы, давно ушедшей на покой рычажной вилкой-«спрингером» превратился в украшение молодого тогда семейства «Харлеев» с задней подвеской типа «софтейл». Удивительно стильным получился аппарат, он и сегодня неплохо продается. Но мировой кастомайзинг за прошедшие полтора десятилетия таких дел натворил, что «стоковый» Springer Softail нынче выглядит, как бы это помягче, чересчур «стоковым», что ли. Вот и взялась известная нам британская компания Battistinis (см. «Мото», № 6–04) дело поправить, дабы старик соответствовал сегодняшним реалиям. Продемонстрированный недавно Red Dragon («Красный дракон») и есть Springer Softail, но стараниями Рикки Баттистини аккуратно подтянутый до современных стандартов. Та же вилка (правда, «заваленная» до 38 градусов), та же рама (но на пять дюймов «стретчанутая»), тот же серийный «харлеевский» V-твин объемом 1338 см³ (правда, уже с двумя карбюраторами)... Все вроде так, да не так. «Выражение лица» совершенно иное, потому что передняя фара установлена не в максимально верхней точке, как у оригинала, а совсем наоборот – поближе к колесу.



Фото Battistinis

НЕ ПОСЛЕДНИЕ



Фото Aprilia

Долгожданный дебют 2-цилиндрового кроссового мотоцикла Aprilia MXV (см. «Мото», № 6-04) состоялся этим летом на трассе Гран-при Италии. В первом заезде гонщики заводской команды заняли 21-е и 22-е место, во втором дружно сошли с дистанции из-за технических неисправностей. Но глава проекта Ампелио Макки не теряет оптимизма: «Мы провели целых три часа в настоящих боевых испытаниях, которые одарили нас бесценной информацией. Теперь ее проанализируем и в ближайшую неделю займемся настройками подвесок и системы впрыска топлива.»

ОЖИВШИЙ КОНЦЕПТ

«Утром в газете – вечером в куплете» – старый девиз наших юмористов. Примерно в том же ритме работают и специалисты концерна Honda, превращая в явь вчерашние фантазии. Осенью прошлого года на салоне в Токио красовался концепт PS250, а летом нынешнего года он стал серийной моделью (правда, пока только для японского рынка). В футуристическом скутер-пикапе словно выставлены напоказ рама и пассажирское седло, которое может откидываться вверх, превращаясь в спинку для водителя и открывая грузовую платформу внушительных размеров. Седло способно смещаться вперед-назад на 90 мм, обеспечивая тем самым удобную посадку водителю любого роста. Силовой агрегат – 250-кубовый 19-сильный двигатель жидкостного охлаждения, сблокированный с вариатором (известный по моделям Fusion и Forza). Тормозная система – комбинированная, левый рычаг воздействует на тормоза обоих колес. Машина весит 159 кг, ее база – 1455 мм.



Фото Honda

ШЛЕМ БУДЕТ МЯГКИМ

Доктор Кеннет Филипс получил главный исследовательский грант Великобритании размером в 100 000 фунтов стерлингов на разработку шлема, имитирующего строение головы человека. По мнению ученого, повреждения черепа вызывают две силы – линейная и вращательная. Существующие шлемы с жестким внешним покрытием мало защищают от вращательных сил, под действием которых рвутся ткани мозга, кровяные сосуды и мембраны. В новом шлеме гибкое внешнее покрытие станет эластичным, как кожа, сможет амортизировать удары, но не будет растягиваться. По предварительным исследовательским данным, он сможет на 20% лучше защищать голову от действия линейных сил и на 60% – вращательных.

УБИЙЦА СПИКИРОВАЛ НА ГОЛОВУ

Летевший низко гриф стал причиной аварии и смерти мотоциклиста. Произошло это в штате Нью-Джерси. 35-летний Джозеф Маглори ехал по дороге, когда 3-килограммовый гриф спикировал на его шлем. Водитель пытался отбиться от птицы. Мотоцикл повело в сторону, и он врезался во встречную машину. Мотоциклист скончался на месте. Водитель и пассажир автомобиля не пострадали. Тушку грифа-преступника полицейские нашли в 50 метрах от места столкновения машины и мотоцикла.

РЕКОРД БЕЗ ШТРАФОВ

Мотоциклист Гари Иган установил новый трансконтинентальный рекорд американской ассоциации дальнобойщиков Iron Butt («Железная задница»). Он преодолел на Ducati Multistrada расстояние от самой северной дороги Аляски до южной точки Флориды – около 9000 км – за 100 часов. Предыдущий рекорд составлял 114 часов.

На финиш во Флориду Иган приехал без единого штрафа за превышение скорости! «Чтобы установить рекорд, не обязательно гнать сломя голову, – объяснил рекордсмен, – достаточно просто ехать вперед».

УМЕР МОТОПИОНЕР

Один из мотоциклистов-пионеров прошлого века Роберт Фултон-младший скончался в возрасте 95 лет в штате Коннектикут, США. В 1932 году он отправился на 2-цилиндровом Douglas в кругосветное путешествие и первым пересек на мотоцикле Европу, Ближний Восток и Китай. Путешествие Фултон описал в книге One Man Caravan, изданной в 1937 году. Это произведение стало классикой литературы о мотопутешествиях. Фултон был и известным изобретателем – он запатентовал 70 новинок в области авиации и судоходства.

Роланд БРАУН, Великобритания,
фото автора и Фила МАСТЕРСА

В ПРОШЛОЙ ЖИЗНИ – ВИРУС

BIMOTA Tesi 2D, спортбайк

Год выпуска **2004**

Двигатель **992 см³**

Мощность **84 л. с.**

Масса **154 кг**

Ориентировочная цена **€30 000**



Постройка этого байка, напичканного продуктами неординарных технических решений, стала возможной благодаря миллионам Роберто Комини, купившего некогда славную марку Bimota. А талантом инженера Асканьо Родриго мотоцикл Tesi 1D трансформировался в Virus, а затем в авангардный Tesi 2D.

...На выходе из шиканы трассы Ассен я открыл газ (сверхоблегченный V-твин тут же «откликнулся» на мой призыв рвануть), вылетел на прямую старт-финиш и в четвертый раз попытался «сделать» преследуемого гонщика. Не то чтобы очень получилось, но в этот раз я оказался к нему ближе, чем на предыдущих кругах. Что, замечу, удивительно: парень этот – компетентный пилот, хорошо знает трассу и едет на «заряженном» спортбайке, тогда как ваш покорный слуга – на «дукатьевском» 84-сильном двухклапанном «воздушнике», помещенном в шасси Bimota. Десять минут назад, когда выезжал на пит-лейн следом за этим моим раздражителем, я думал, что он растворится в прекрасном далеке и я его не увижу его до конца сессии. Но, освоившись на треке, через несколько кругов его догнал. Что оказалось сделать не так уж трудно. Знаете почему? Потому что я несся на самом необычном из «чистокровных» итальянских байков.



Станет ли Bimota Tesi 2D вошедшим в легенды прототипом мотоциклов будущего? Шансы велики.

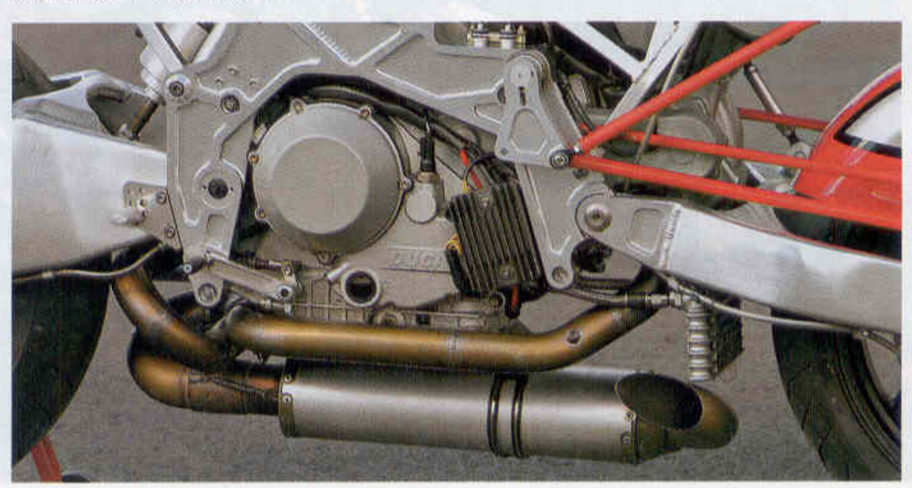
Легкий, маневренный, резвый и резкий, но и дружелюбный к водителю, Tesi сумел пройти дистанцию практически по графику бывалого без труда.

Компания из Римини не просто воскресла, но и создала вторую версию «бестелескопного» V-твина с мотором Ducati (коммерческий провал его предшественника вызвал один из финансовых коллапсов десять лет назад). Возродил славную марку мультимиллионер Роберто Комини, купивший фирму год назад. Новую жизнь компании он начал с двух моделей – SB8K (с мотором от Suzuki TL1000) с композитной рамой (производство ее было свернуто при недавней ликвидации Bimota), а также модели Tesi 2D, являющейся переработанным вариантом Tesi 1D, на сей раз с двигателем Ducati Multistrada. Из двух моделей Tesi, конечно, более интересен.

Прекрасный образец необычного дизайна: он напоминает насекомого. К тому же в нем маятники спереди и сзади (передней вилки вовсе нет). Мотор Ducati почти скрыт двумя перевернутыми U-образными пластинами рамы. Машину трудно сравнить с какой-то другой, но это отнюдь не абсолютно новый байк.

Он начал жизнь как опытный образец под названием Virus, построенный небольшой фирмой VDM (хозяин – бывший механик Bimota Асканьо Родриго). После того как Bimota отказалась от производства Tesi 1D, Родриго и его команда мо-

Рама красива и не так уж сложна.





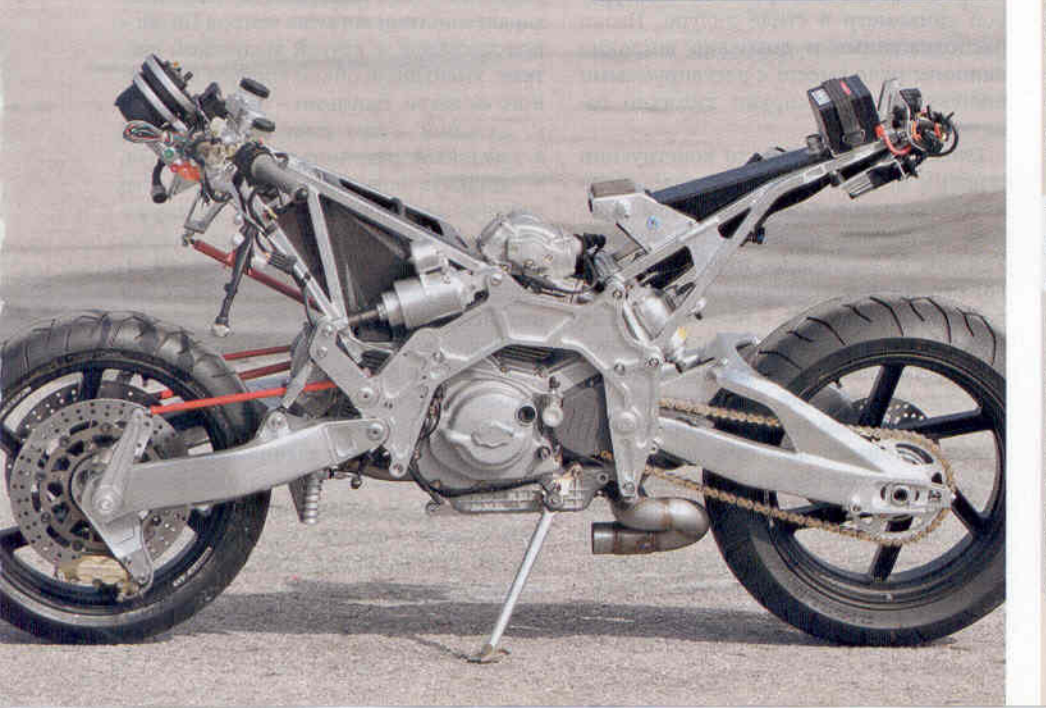
«Гоночность» панели приборов сомнений не вызывет.

дифицировали аппарат в гоночный байк, назвали Virus C3 2V. Спортбайк получился более чем конкурентоспособный: в 2002 году Джанлука Вила выиграл в Ассене гонку в классе Super Twin. Родриго собирался наладить производство дорожника Virus у себя, но после возрождения Bimota компании пришли к соглашению (как не согласишься с миллионером!), чтобы мотоцикл носил марку Bimota. Для любителей знать всю подноготную: вначале его назвали Tesi Millenium, а сейчас нарекли Tesi 2D (дескать, Tesi – второй). Производство идет объединенными усилиями: VDM собирает большую часть байка в кит, потом полуфабрикат перемещается на завод Bimota, где процесс сборки завершается.

В подвеске байка использованы пневмоамортизаторы – они без обычных пружин. Рулевое управление байка – система тяг с шарнирными соединениями. Если рассматривать с места пилота, верхняя траверса похожа на «нормаль-

Tesi без обвеса: догадайтесь, где перед!

Тот редкий случай, когда неглеже мотоцикла чарует.



ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Модель	Bimota Tesi 2D
Модельный год	2004
Сухая масса, кг	154
База, мм	1375
Вылет, мм	88–104
Угол наклона рулевой колонки, град.	17–24
Объем бензобака, л	13
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	2-цилиндровый, V-образный (90°), 4-тактный
ГРМ	SOHC, 2 клапана на цилиндр
Рабочий объем, см³	992
Размерность, мм	94x71,5
Степень сжатия	10
Макс. мощность, л.с. при об/мин	84/8000
Макс. крутящий момент, Н.м при об/мин	84/5000
Система питания	впрыск топлива
Система охлаждения	воздушная
Система запуска	электростартер
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне
Коробка передач	6-ступенчатая
Главная передача	цепью
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	несущие алюминиевые пластины и стальные трубчатые подрамники
Передняя подвеска	маятниковая, с двумя воздушными амортизаторами
Задняя подвеска	маятниковая, с воздушным амортизатором
Тормозная система	раздельная, гидравлическая
Передний тормоз	2 диска Ø 320 мм, 4-поршневые скобы Brembo
Задний тормоз	диск Ø 210 мм
Передняя шина	120/70ZR17
Задняя шина	180/55ZR17

СЛУХИ ИНТРИГУЮТ...

Приближается осень – и просачивается все больше информации о предстоящих премьерах сезона-2005. Концерн Honda готов продемонстрировать на европейском рынке два обновленных хита –



Фото Honda

CBR600RR и большой Hornet. «Шестисотка» всего пару лет назад воспринималась чуть ли не откровением, но на фоне свежих машин от конкурентов чуть поувяла. Теперь же с полным «джентльменским набором» она «прозвучит», поскольку получит переднюю вилку перевернутого типа, радиальные тормозные скобы, форсированный двигатель с титановыми клапанами. А 900-кубовый Hornet станет 1000-кубовым: в нем дефорсированная версия мотора от современного Fireblade.

Порция слухов о новых Honda – из США: там вовсю кипит работа над новой версией легендарного Gold Wing. Мотоцикл с автоматической коробкой передач автомобильного типа! Чтобы будущих владельцев не обескураживало ухудшение динамики, рабочий объем оппозитной «шестерки» вырастет с 1800 до 2000 см³. Специалисты американского филиала концерна создали также «мускулистый» круизер на базе модели VTX1800 (на фото). У машины – передняя короткорычажная вилка тянущего типа, как на экстравагантном Valkyrie Rune. Оригинальна конструкция заднего колеса, обутого в шину Metzeler шириной 240 мм: его две половинки обрабатываются отдельно, а затем стягиваются болтами. Сейчас прототип колесит по выставкам в США, и если он янки понравится, – ждите серийную версию!

ТРАНЗИТОМ С ВОСТОКА НА ЗАПАД

С начала сезона 2004 года на «Уралы» устанавливается генератор Denso японского производства. Его электрические характеристики аналогичны характеристикам генератора 14.3771, которым комплектовались мотоциклы всегда. Denso сменили привычные всем 500-ваттники в силу того, что японские генераторы надежнее российских аналогов. Ими ИМЗ комплектует мотоциклы, экспортируемые в Европу и Америку.



«Бестелескопная» передняя подвеска Tesi уникальна.

ную», разве что нет труб вилки. Выше располагаются большой круглый тахометр с черным циферблатом и цифровой спидометр в стиле эндуро. Низко расположенные и довольно широкие клипоны руля вместе с регулируемыми подножками формируют типично гоночную посадку.

Осознание необычности конструкции машины меня лично взвинчивало, когда я выезжал на пит-лейн вслед за тем пилотом, но нервная дрожь быстро прошла. Удивило (и успокоило) то обстоятельство, что ничего странного в поведении байка не проявилось – настолько легко и удобно на нем ехать. Мотоцикл позволял держать под контролем каждый миллиметр перемещения, с ювелирной точностью реагировал на мои манипуляции рулем, оставаясь потрясающе стабильным на высоких скоростях. Скоростные повороты проходил настолько уверенно, что я сказал себе: он предельно устойчив. На руль не передавалось ни малейшего толчка от неровностей трассы. А ведь вылет (если можно так выразиться применительно к этому аппарату) у Tesi регулируется в очень широких пределах. Словом, я не удивился, когда с этим Bimota выиграл.

Главный инженер Альберто Страда разъяснил, что специалисты изменили характеристики впрыска мотора Ducati – приспособили к другой выпускной системе, уменьшили объем корпуса воздушного фильтра. Результат – на не очень-то и длинной старт-финишной прямой я умудрялся разгоняться до 225 км/ч. У аппарата есть преимущество перед «обычными» спортбайками и на торможении. Не только из-за мощных Brembo, скорее даже в силу особенностей конструкции передка – байк не «клюет» при интенсивных замедлениях.

Нисколько не сомневаюсь в том, что новому боссу Bimota удастся извлечь положительное сальдо на торговле такими машинами. Не стоит говорить о гигантских прибылях: пока планируется произвести 30 таких байков, на следующий год – 80. Но не будем заглядывать в чужой карман – для нас, байкеров, важно то, что Bimota живет. Мы от этого уже в выигрыше.



Александр ВОРОНЦОВ, фото BMW

ТОРЖЕСТВО ЭЛЕКТРОНИКИ

BMW K1200S – СПОРТБАЙК XXI ВЕКА

Обмен технологиями – девиз XXI века! Авиакосмическая промышленность подглядывает технические решения у биологии, в свою очередь делится секретами производства с индустрией игрушек, а та наводит на парадоксальные мысли строителей небоскребов… А уж автомобилисты с мотоциклистами и вовсе – родные братья. Несколько лет назад концерн BMW потряс всех, когда запустил в серию автомобили с передовой электронной системой управления i-Drive. Угадайте с трех раз, кто выпустил самый «электронный» мотоцикл?

Конечно, немцы со своим новейшим BMW K1200S. Именно баварцы первыми применили электронику не только для управления двигателем, но и для настройки шасси – прямо на ходу! Переключатели на руле изменяют предварительное поджатие пружин и гидравлические характеристики подвесок. Чтобы сократить проводку, конструкторы применили систему передачи данных: один «силовой» кабель питает все системы, а тот или иной механизм включается по команде зашифрованного сигнала.

На фоне такого новшества остальные меркнут. Но не рассказать о них нельзя. Взгляните на переднюю вилку: это не «телескоп» и не Telelever, известный по прочим BMW. Специалисты концерна дали ей звучное имя Duolever (хотя, по правде говоря, она уже два десятка лет известна как система Hossak, но никто ранее не применял ее для серийного мотоцикла, так что баварцы имеют право). Внешне она чрезвычайно напоминает параллелограммные вилки 60-летней давности: две мощные несущие конструкции (отлитые из алюминиевого сплава) соединены вверху с продольными параллельными рычагами. Фокус в том, что рычаги не поворачиваются – и в качестве пружинящего и демпфирующего элемента выступает амортизатор с электронным изменением характеристик. Достоинства Duolever – высокая жесткость на скручивание, небольшая масса, идеальная траектория колеса при ходе подвески (практически без отклонений от вертикали).

Прочие составные части шасси: рама – из алюминиевого сплава, задняя подвеска – системы Paralever и полуинтеграль-

ная (педаль воздействует на оба тормоза, а рычаг – только на передний) тормозная система с АБС. Для техники BMW все это уже привычно. А вот силовая установка – совершенно новая для баварцев схема: четыре цилиндра поперек! Только не подумайте, что немцы решили сделать так, как у японцев – они пошли своим путем: блок цилиндров наклонен аж на 55 градусов к вертикали, чтобы увеличить загрузку переднего колеса и снизить центр тяжести (в отношении этого пункта у конструкторов BMW вот уже 81 год какой-то «пунктик»). С той же целью – чтобы разместить силовой агрегат пониже – они избрали систему смаз-



Передняя вилка Duolever отличается высокой жесткостью на скручивание.



Машина выглядит растянутой; ее база (1571 мм) на 86 мм больше, чем у Suzuki Hayabusa – ближайшего конкурента.

ки с сухим картером. Вибрацию подавляют два балансирных вала. Гибкость работы двигателя изумляет: при том, что максимальная мощность – 167 л. с. – достигается при довольно высоких (10 250 об/мин) оборотах, максимум крутящего момента (130 Н.м) приходится на 8250 об/мин, причем 70% от максимума – уже при 3000 об/мин.

Еще одна пусть не уникальная, но все еще редкая особенность – коробка передач кассетного типа, из нее набор валов и шестерен можно вынуть без разборки силового агрегата.

Концерн смело позиционирует свою новинку как спортбайк – несмотря на странный для машины такого типа привод заднего колеса карданным валом и довольно большую (248 кг в снаряженном состоянии) массу. Ну что ж,



Первый серийный мотоцикл встречают директор берлинского завода Дитер Шлик (слева) и управляющий директор BMW Motorrad Герберт Дисс.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Модель	BMW K1200S
Дебют	осень 2004 года
Снаряженная масса, кг	248
База, мм	1571
Высота по седлу, мм	790/820
Вылет, мм	112
Наклон рулевой колонки, град.	29,4
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	4-цилиндровый, рядный, 4-тактный
ГРМ	DOHC, 4 клапана на цилиндр
Рабочий объем, см³	1157
Размерность, мм	79/59
Макс. мощность, л.с. при об/мин	167/10250
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	130/8250
Система питания	впрыск топлива
Охлаждение	жидкостное
Система запуска	электростартер
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне
Коробка передач	6-ступенчатая
Главная передача	карданным валом
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	из алюминиевого сплава
Передняя вилка	Duolever
Ход колеса, мм	115
Задняя подвеска	Paralever
Ход колеса, мм	135
Тормозная система	полуинтегральная
Передний тормоз	2x320-мм диска
Задний тормоз	265-мм диск
Передняя шина	120/70ZR17
Задняя шина	190/50ZR17

может быть, именно такими – гибкими в работе, солидными и насквозь «электронными» – и станут спортбайки в ближайшем будущем.

Производство BMW K1200S уже начато, но в продаже машина появится лишь после своего официального дебюта на Intermot в сентябре этого года.

Дмитрий ЮДИН, фото Александра БАТЫРУ и Майи ГЛУМОВОЙ

А К ЛЕСУ – ЗАДОМ

МОТОЦИКЛЫ BMW, РАЗНЫЕ

Так уж сложилось исторически, что бренд BMW у нас не просто широко известен – в некотором роде он стал культовым. Но немцы не почивают на российских лаврах – усилия московского представительства баварской компании по продвижению марки с некоторых пор стали особенно заметны. И вот очевидный прорыв: сначала дилеры (все по очереди) приглашали своих клиентов на тест-драйвы (мы называем это действо тест-райдами – так точнее), но принять в них участие мог любой желающий – достаточно предъявить права с категорией «А». Предлагали опробовать на территории Ходынского поля (увы, трассой это место уже назвать нельзя) практически все выпускающиеся модели мотоциклов.

Поскольку журналистов не звали, каюсь, я прикинулся клиентом. Но обман невелик, зато покатался на всех предоставленных аппаратах. Среди них и совсем «свежие» – K 1200 LT, R 1200 GS и обновленный F 650 GS. Впечатлений – масса!.. Но об этом позже. Вначале – о другом.

Все мы хотя бы раз в жизни покупали мотоцикл и стояли перед выбором – какую модель выбрать? Выбирать по картинкам? По сведениям из прессы?.. Ведь в сезон в мотосалонах Москвы «живых»







экземпляров, как правило, не сыщешь – даже просто посмотреть и пощупать не получится, не говоря уже про «покататься» (а если и будут – не дадут ведь). Вот и берем кота в мешке. А это неправильно! Автомобильные официальные дилеры уже давно предоставляют потенциальным клиентам возможность поездить на том, что по душе (и карману)... Не стану долго морочить голову – все и без того понятно. Только скажу, что для продавца удовольствие иметь тест-



драйвовские мотоциклы совсем недешевое. Хотя мероприятие точно окупается. Наш брат, которому в кои веки дали попробовать – он, елы-палы, купит! Поднятием всех конечностей выражаю наше всеобщее одобрение и полный респект «БМВ Русланд Трейдинг» и примкнувшим дилерам («Автодому», «Баварии» и «Артексу»)! И от имени мотоциклистов и сочувствующих выражаю надежду, что и торгующие техникой других марок подтянутся и повернутся к нам лицом, а к лесу (в тест-райдах) – задом.



Вышло, что в ряды «просто клиентов» я лез зря: для журналистов представительство BMW подготовило не меньший сюрприз – мотопробег на тех же мотоциклах по «нашенским» дорогам. Маршрут протяженностью около 500 км выбирали таким образом, чтобы он включал в себя дороги всех типов: от автомагистрали до грейдера.

Народ подобрался опытный, поэтому темп движения сразу стал не совсем соответствовать требованиям ПДД. Все успешно продрались через московские пробки и вышли на шоссе, где сразу представилась возможность оценить скоростные качества мотоциклов. Сначала я ехал на R 1150 R Rockster. Байк оказался вполне хулиганским, мощно ускорялся с любых скоростей, причем на любой передаче. А фирменная АБС позволяла совершать некоторые маневры «на пределе» – настолько крепка была моя уверенность в способностях тормозов. Вот только отсутствие обтекателя не позволяло долго держать скорость свыше 160 км/ч – «отрывало» голову, да и вибрация мотора начинала докучать. Эта машина предназначена скорее для коротких мощных прохватов.



Перед городом Сергиев Посад пересел на новейший R 1200 GS. Вот где начинается сказка! По хорошему шоссе идет «под 200» с уверенностью спортбайка, ветер не донимает. А по дороге средней паршивости, ведущей на Калязин, ему вовсе не было равных – волны и ухабы подвески мотоцикла «обрабатывали» так, что я их практически не ощущал. Тормоза опять-таки на высоте! Кстати, крейсерскую скорость даже не могу назвать – настолько безразличен аппарат к состоянию дороги. Можно ехать с любой, вплоть до максимальной – дискомфорт не возникнет. Повороты на трассе «пишет» совсем не как эндуро.

Вновь смена ощущений – седлаю люкстурер K 1200 LT. Для начала осваиваю кнопочки органов управления, в том числе и аудиосистемой. Настраиваю под себя положение ветрового стекла – тоже кнопочкой. Поехал – пошла расслабуха. Мчусь, слушаю музыку, глазею по сторонам – хорошо! Навигатор показывает, ку-



да я еду. Попробовал включить круиз-контроль – для полноты ощущений, однако быстренько отключил – на наших второстепенных дорогах это небезопасно. Невзирая на то, что тормоза замедляют нелегкий мотоцикл очень уверенно. Сидеть несказанно удобно: ощущал, что на этом турере могу легко махнуть километров этак 500 в один присест. На неровных дорогах после 170 км/ч мотоцикл слегка «подколбашивает» – это нормально. На хорошей трассе – ничего подобного!.. Расслабленность в управлении прямо-таки требует для этого аппарата автоматическую коробку передач.

Наделав легкий переполох своим появлением в Угличе, после дозаправки (почти на всех байках начали «подмаргивать» лампочки топлива – уже отмахали около 250 км) ложимся на обратный курс. Теперь прохватываю на F 650 GS. Поразительно, но его «малокубатурность» по сравнению с остальными механическими участниками пробега абсолютно не ощущаю. Мотор позволяет без напряга держать крейсерские 150–170 км/ч. Ветрозащита похуже, чем у «большого брата», но щиток на фаре основной поток воздуха все-таки отводит. Внезапно выскочившее на дорогу стадо коров (или я быстро ехал – поэтому показалось, что «внезапно»?) позволило испытать тормоза этого эндуро в «аварийном» режиме. Феноменально! Я сразу стал ярым сторонником АБС на мотоциклах. Хотите – верьте, хотите – нет, но это устройство позволяет затормозить в ситуациях, когда уже прикидываешь последствия... Подвески на «эндурике» очень комфортные – ни мягкие, ни жесткие – в самый раз.



Километров десять пыльного разбитого грейдера преодолел на «старшем» GS – с 1200 «кубиками». Ничего не мог с собою поделать – с седла гиганта невольно свысока смотрел на других участников пробега (кроме 650 – он тоже высок по седлу). Эндуро – он и в России эндуро! Подвески очень энергоемки, и ямы с колдобинами никакого влияния на курсовую устойчивость не оказывают, да и привставать необходимости не возникло.



От Сергиева Посада до Москвы – на R 1100 S. Могу сказать про него: классический спорт-турер. Неплохая динамика, хорошие подвески. Посадка вполне комфортная, на руле не «висишь». Вот только после зеркал заднего вида других аппаратов (там они стоят на руле) здешние на обтекателе с непривычки вызывают некоторую досаду. Нет, обзор назад неплох, для спортбайка даже очень неплох, но…

А еще хочу особо отметить: никаких технических проблем за 500 км пробега не возникло (было бы странно, если бы случились). И знаете, какое общее впечатление от разных мотоциклов BMW? «Мягкие», «дружелюбные» моторы с бездонным запасом мощности и крутящего момента, великолепные – надежнейшие тормоза! Ни к одному из байков не пришлось привыкать: садишься в седло – и как дома.

А еще я теперь знаю, как правильно выбирать себе мотоцикл. Дайте только прокатиться.

Благодарим компанию **«БМВ Русланд Трейдинг»** за приглашение в тест-райд.



ОКОЛЬЦЕВАЛИ СЕЛИГЕР

Подбить друзей отправиться в дальнее путешествие непросто. Так думают все. В московском мотосалоне официального дилера BMW «Автодом» рискнули, позвали владельцев баварских байков в путь – и многие откликнулись. Место выбрали культовое – озеро Селигер, с его корабельными соснами, вереницей хрустальных озер и пьянящим запахом трав. Обеспечили отменный техсервис: приперли с собой тяжеленную тумбу на колесиках, набитую инструментом и запчастями, а в придачу к ней фирменных механиков. На разминке отрывались по полной: мотики, вспарывая ревом тишину, вылетали из-за каждой сосны, швыряясь комьями земли. До позднего вечера не смолкало «дрын-дын-дын»...

Поутру – в путь. 80-километровая трасса, размеченная прожженными экстремалами «Автодома», прошла по лесным тропам и полному бездорожью. Вечером на базе было о чем поговорить.

С утра снова «по машинам!». Дерзости отправиться в маршрут уже на целых 250 км хватило каждому. Объехали весь Селигер по жесткой грунтовке. Катались трудно: пылища, рой мелких, остро жалящих камешков, крутейшие повороты. Вписался – твое счастье, не вписался – сам виноват.

По возвращении участникам выдали дипломы в рамочках. Сразу и отметили: костер, веселье, песни-пляски, споры... Подсчитали потери: одна разбитая ATVешка, несколько десятков синяков. Выяснили, что эндуро BMW GS и по бездорожью прет за милую душу, и по асфальту на нем «поливать» – одно удовольствие. Стреляли из лука, катались на моторке, играли в волейбол (кое-кто – на раздевание). Объелись шашлыками и анекдотами, опьянели от водки и отрезвели от укусов полчищ комаров...

В августе «Автодом» готовит новый пробег – в Приэльбрусье. Он будет куда более суровым – жесткий драйв с неукоснительным соблюдением графика продвижения.

Майя ГЛУМОВА,
фото Наталии ДОЛГОЙ

Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ, фото Георгия САДКОВА

ЖИТЬ БУДЕТ!

SUZUKI GSX-R750, спортбайк

Год выпуска **2004** | Двигатель **749 см³** | Мощность **148 л. с.** | Масса **163 кг** | Максимальная скорость **280 км/ч** | Ориентировочная цена **$16 300**



Его создатели уверяют, что «джиксер-750» нынешнего выпуска сделан в расчете на то, чтобы мотоцикл мог на правах равного «разговаривать» на трассе с современными литровыми спортбайками и вместе с тем не проигрывать «шестисоткам» в маневренности.

ФУНТ «ИЗЮМИНОК»

До недавних пор японские спортбайки от разных производителей сложно было различить. «Кругляки» фар их облики нивелировали, и чтобы распознать марку, приходилось заходить сбоку и искать название на баках. Нынче «лицо» каждого с чертами индивидуальности. Взгляните на GSX-R750. Интеллигентная внешность! В отличие от Yamaha R6 или Honda CBR600RR с их нервной и суетной «архитектурой». В «двухэтажной» фаре за стеклом прячется современное оснащение – маленькая монофокальная фара ближнего света внизу, крупный рассеиватель дальнего света – вверху. Выглядит чудно, а потому запоминающимся. И так во всем. Впрочем, дизайн – здесь не главное, ведь речь идет о байке, который много лет кряду занимает лидирующее положение в мировых и национальных чемпионатах различных стран.

Список нововведений совсем не мал: вентиляционные окна в стенках цилиндров, клапаны из титана, телескопическая вилка перевернутого типа, радиальные тормозные скобы и еще фунт «изюми-

нок» в двигателе и ходовой части. Заинтриговывает. А значит, пора проверить, стал ли мотоцикл быстрее и более управляем. Или все достоинства хороши только на бумаге?

МЯГКИЙ И ПОСЛУШНЫЙ

Согласен, звучит странновато для спортбайка. Но не надо забывать, что под облицовкой 148 л. с., везущих 163 кг сухой* массы. Много это или мало? Мало точно не покажется! Казалось бы, в город с таким показателем энерговооруженности лучше не высовываться. А выехал – убедился, что с ним забываешь о хлопотах с коробкой передач. И вообще, зачем она здесь? «Джиксер» позволяет ошибаться при включении любой из передач: со спокойствием и щедростью силача рядная «четверка» набирает мощность и обороты уже с 3000 об/мин. Конечно, вытаскивать с таких «низов» – крайность, в которую может впасть разве что малоопытный (дабы удержаться в седле и не играть с огнем) или же хитрый испытатель, проверяющий эластичность мотора и пригодность «джиксера» для повседневной езды. А мотор, милый балбес, и вправду не понимает, что над ним издеваются.

Трудно вообразить, но это один из двух оставшихся на мировом рынке спортбайков в умирающем классе «750» (другой – «Ducati 749»). Однако его потенциал таков, что он «живее всех живых».



БЫСТРЫЙ И ОЗОРНОЙ

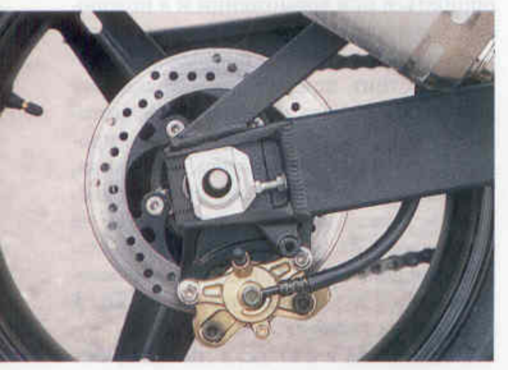
Это – песня! Движок проворно шелестит коваными поршнями, шины шуршат по асфальту, и тест только начинается. «А ты не такой уж и спокойный», – думаю я и с уважением откручиваю ручку газа. Когда он принимается играть железными мускулами, рождается ощущение, будто мотоциклу становится тесновато. Даже на магистрали, где скорость переваливала за 200 км/ч, так и не удалось добраться до шестой передачи, и я вынужден в который раз тормозить, упираясь в тупой зад очередного «чайника». Но вот воткнулся в агрессивную попу новой «трешки» от BMW (даже попы у этих «баварцев» агрессивны). Она не желает убраться в «свою» полосу – ту, что правее. Ну и ладно: чуть наклоняю корпус вправо и – прощай баварское недоразумение, надоело ты мне. Пережевывай своими резиновыми катками жалкие 210 км/ч и не провожай меня глазами – лопнешь от зависти. А я полетел.

Лечу и думаю: ведь не чувствую в мотоцикле той готовности к смене траектории, какая бывает, например у Yamaha R6. Это одновременно и плохо, и хорошо. Благодаря особенности геометрии шасси, GSX-R750 нерушимо «стоит» на дороге, в том числе при порывах встречного и бокового ветра. Это свойство аппарата позволяет пилоту ошибаться при торможении и в поворотах, в которых тот же податливый R6 ведет себя более нервно и менее предсказуемо. Стоит немного подыграть ему корпусом, и через мгновенье нос мотоцикла окажется там, куда ты планировал попасть. А если дорога идеальная, а мечта всей жизни – лечь на бак и достичь «сверхзвука», то – вперед! Но не стоит забывать, на дорогах общего пользования делать это запрещено и небезопасно, но вздумай я попробовать, кто ж догонит на такой скорости!

После укола в 240 км/ч мысли приходят в порядок. Мнение о «прогулочности» «джиксера» покидает меня безвозвратно с




Если сравнивать эти тормоза с тормозами GSX-R1000, – на «литре» они более информативны.


Задний тормоз, как и на других спортбайках, носит здесь «оборонительный характер».

тех пор, как стрелка тахометра миновала отметку 8000 об/мин. Тогда уж не шути – аккуратно работай с газом, покрепче держись в седле и не высовывайся из-за скромного ветрового обтекателя.

МОЩНЫЙ И СТАБИЛЬНЫЙ

Выжать из мотоцикла все на прямой – не самая большая радость для настоящего гонщика. Глубокие наклоны вправо–влево, отточенные торможения и мощнейшие выходы из поворотов – вот когда мотоцикл «в своей тарелке». Еще бы, высокая посадка по седлу, укороченная колесная база, рекордно малый вес и предельно форсированный двигатель – все как у болидов класса Supersport 600. Вот только энерговооруженность R750 теперь вплотную приблизилась к значениям «литровых» спортбайков или на 20–25% (а ведь величина весьма и весьма солидная) превысила показатель любой из «шестисоток». Даже если на трассе переднее колесо рвется в небо, а рулевой демпфер стрекочет как крылья колибри, мотоцикл точно идет по трассе, удерживая стабильность и при продольных перегрузках. Обеспечивают это мощная 43-миллиметровая телескопическая вилка и задний амортизатор, которые точно «следят» за дорогой, в том числе в начале и на финише длинных прямых, там, где на них приходится максимальная нагрузка. Прелесть подвески еще и в том, что, предоставляя комфорт при езде по обыч-

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Модель	Suzuki GSX-R750
Сухая масса, кг	163
Энерговооруженность, л. с./кг	1/1,1
Длина, мм	2055
База, мм	1400
Высота по седлу, мм	825
Объем бензобака, л	17
Макс. скорость, км/ч	280
Время разгона до 100 км/ч, с	3,2
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	4-цилиндровый, 4-тактный, рядный
Тип ГРМ	DOHC/4
Рабочий объем, см³	749
Размерность, мм	72/46
Степень сжатия	12,3
Макс. мощность, л. с. при об/мин	148/12 500
Макс. крутящий момент, Н.м при об/мин	84/10 500
Литровая мощность, л. с./1000 см³	197
Система питания	впрыск топлива
Система охлаждения	жидкостная
Система запуска	электростартер
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне
Моторная передача	шестернями
Коробка передач	6-ступенчатая
Главная передача	цепная
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	диагональная, из ал. сплава
Передняя вилка	телескопическая, перевернутого типа, Ø 43 мм
Задняя подвеска	маятниковая, с прогрессивной характеристикой, полностью регулируемый моноамортизатор
Тормозная система	раздельная, с гидроприводом спереди и сзади
Передний тормоз	2 диска Ø 300 мм, 4-поршневые скобы с радиальным креплением
Задний тормоз	диск Ø 220 мм, 2-поршневая скоба
Передняя шина	120/70-ZR17
Задняя шина	180/50-ZR17

СТРАХОВАНИЕ И НАЛОГИ

Сумма годовой страховки	2430 руб.
Сумма дорожного налога в ГИБДД	1480 руб.
Цена тестируемого экземпляра	$ 16 300
ГАРАНТИЯ/СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ	
Гарантия	2 года
Межсервисный пробег	5000 км

ТЕСТ-ОЦЕНКА*

SUZUKI GSX-R750, спортбайк



ДВИГАТЕЛЬ

Обладает потрясающей эластичностью, образцовой «отзывчивостью» на движения ручкой газа во всех режимах.



СЦЕПЛЕНИЕ И КОРОБКА ПЕРЕДАЧ

У сцепления короткий рабочий ход. Очень точно переключается коробка передач, причем при любых нагрузках и на любой скорости.



ПОДВЕСКИ И ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Мощная диагональная рама опирается на подвески самых передовых конструкций. Высокая степень управляемости.



ТОРМОЗА

Не самые лучшие в «номинации» «информативность». Вместе с тем, благодаря правильно рассчитанной развесовке и низко расположенному центру тяжести, скорость замедления и тормозной путь – в норме.



УПРАВЛЯЕМОСТЬ

Обеспечивает надежную курсовую устойчивость. В то же время мотоцикл маневрен и в «медленных», и «среднескоростных» поворотах. Рулевой демпфер хлипкий, его лучше заменить на тюнингованный регулируемый.



КОМФОРТ ПИЛОТА

Очень удобная посадка для прогулок по шоссе, равно как и свешивания в поворотах. Рослым водителям не удастся на высокой скорости полностью лечь на бак и спрятаться от ветра. Небольшая нагрузка на руки. Ветрозащита эффективно «работает» вплоть до 170 км/ч. Угол наклона головы вперед требует подбора шлема с высоким визиром.



КОМФОРТ ПАССАЖИРА

Неизматывающий, как на большинстве «спортов», наклон корпуса вперед, есть возможность опереться на водителя при торможении. Не слишком высокие, хорошо фиксирующие обувь подножки.



ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ

Для езды в гоночном режиме все в нем сделано идеально.



ПРИБОРЫ И ОСВЕЩЕНИЕ

В отличие от Yamaha R6 (приходится с ним сравнивать), «блинкер» настраивается на подачу сигнала о переключении скоростей в более широком диапазоне (7000–14 000 об/мин против 13 000–16 000 у R6). Не взаимоисключающий друг друга (дальний и ближний) свет фар достаточно хорошо осветит вам путь от трека до дома – если движетесь на привычной для большинства водителей скорости. Но не рискуйте ночью разгоняться быстрее 120–140 км/ч.



ЦЕНА

На фоне литровых Yamaha R1 ($17 000) или Honda Fireblade ($17 990) выглядит дороговато, и тем более если учитывать предложения Kawasaki на модель ZX-10R ($14 600). «Шестисотки» стоят дешевле, но ненамного. Так что цену $ 16 300 не назвал бы абсолютно оправданной.



*По 5-балльной шкале.



Большой тахометр явно доминирует над всеми деталями интерьера, что находятся перед глазами водителя.

ным дорогам, на гоночной трассе они не проявляют избыточной мягкости, не приводят к клевкам и пробоям.

Передние тормоза получили в подарок от конструкторов новое радиальное крепление суппортов, однако должен признать, что они менее информативны, чем те, что на GSX-R1000. И хотя тормозной путь обоих спортбайков практически одинаков, преимущество «750-ки» в ее «генетическом» нежелании, оперевшись на переднее колесо, подбрасывать вверх заднее. Познав это достоинство, я спокойнее использую задний тормоз, в том числе в поворотах, в которых его «оборонительный характер» помогает удержать аппарат на нужной мне траектории и гасить лишнюю скорость без риска вылететь с трассы...

Ну, думаю, ничего себе – вроде критиковать в мотоцикле и нечего... Так ведь нет – нашел: в силу компактности размеров он вряд ли подойдет рослым водителям. А еще тем, кто размечтался с комфортом выдержать превратности пути в кругосветном путешествии. Друзья мои, за этим идите в другой магазин, где сбывают обросшие жирком круизеры или «летающие объекты», вроде Honda Super Blackbird или Suzuki Hayabusa.

Наш же GSX-R750 с возможностями своего мотора и способностями конструкции к высокой маневренности превосходит комплексом достоинств все известные мне «шестисотки» и «литровые» спортбайки. И не говорите мне, что такого не бывает.

Благодарим мотосалон **«Байк-Ленд»** за предоставленный мотоцикл.


АММ
МИР УВЛЕЧЕНИЙ
ул.Золотая д.11
тел. 99 55 600
зимние цены
зимний сервис
зимний тюнинг
зимнее хранение
Зимний мототуризм
в жаркие страны!
www.ammclub.ru


БТД МОТО
НОВЫЕ МОТОЦИКЛЫ
ИЗ США И КАНАДЫ!
WWW.BTD-MOTO.RU
СПб., пр. Левашовский, д.13,
Тел.: (812) 336-21-15; 973-42-82;
http://www.btd-moto.ru; e-mail: moto@btd.ru


GILERA
italjet
moto
ООО Джет Формула
официальный дистрибьютор
ул. Генерала Белова, 26
Formula
NEXUS 500
DNA
Jet Set
тюнинг / аксессуары
Ice
Runner
polini
MALOSSI
bitubo
momoDESIGN
PM TUNNING
781 2374, 399 2390, 50 50 500
www.jetformula.ru


Все для мотоциклов
из лучших каталогов Европы и Америки
Оригинальные запчасти
и тюнинг за 7-10 дней
Индивидуальные проекты
АВТОУНИВЕРСАЛ
HONDA
YAMAHA
Kawasaki
DUCATI MOTOR
aprilia
KTM
SUZUKI
HARLEY-DAVIDSON
TRIUMPH
BMW
ЗАПЧАСТИ
для мотоциклов
гидроциклов
снегоходов
ATV
BOMBARDIER
ARCTIC CAT
POLARIS
ТЮНИНГ • АКСЕССУАРЫ • ОДЕЖДА
Москва, Проспект Мира 36 (095) 280-12-87, 280-71-12,
280-33-61 e-mail: moto@autouniversal.com

Дмитрий ЮДИН, фото компании «Нахимовский,32»

НЕ СПРАШИВАЙ, ГДЕ Я ПРОПАДАЛ

BOMBARDIER Outlander Max, ATV

Год выпуска **2004** | Двигатель **400 см³** | Мощность **28 л. с.** | Масса **290 кг** | Ориентировочная цена **$11 900**

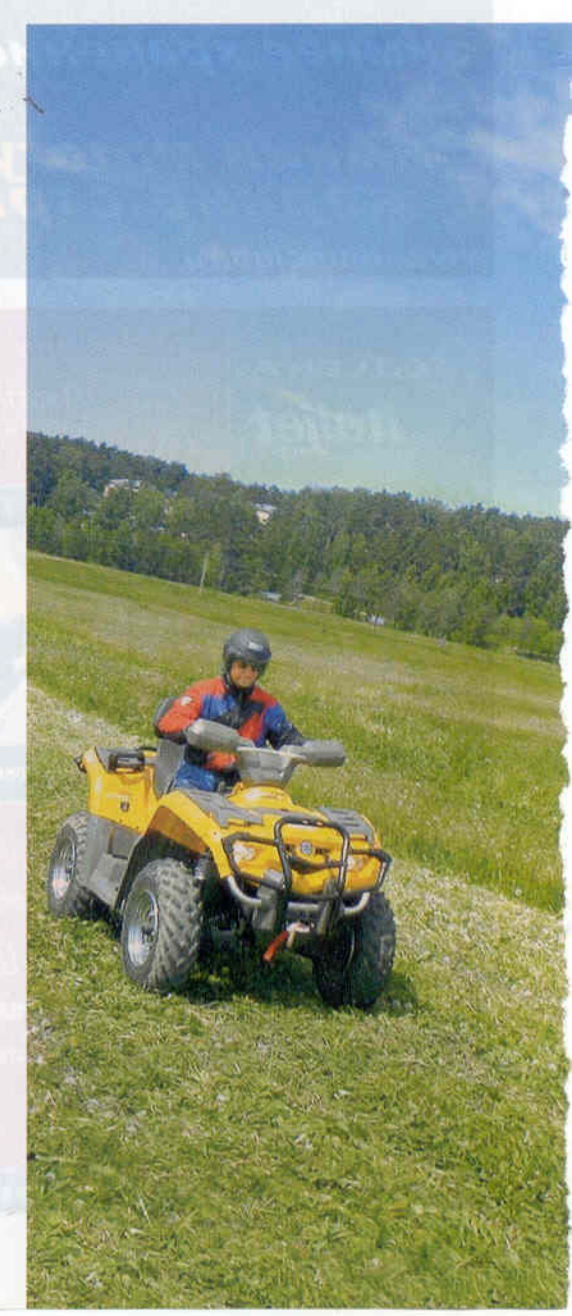




Приглашение на тест-драйв под названием «Полный привод Drive» озадачило: зазывали покататься на любом из автомобилей-внедорожников, продающихся в России. Какое отношение мы, редакция мотоциклетного журнала, имеем к автомобилям? Не наша тема!

Но оказалось, что мототехника все же была – организаторы просто не выделили четырехколесники в особую категорию. Черт возьми, кажется, ATV наконец-то становятся общепризнанным средством транспорта, если уж сами джиперы признали «квадрика» за «своего»…

Со времени возникновения четырехколесников (а появились они уже лет двадцать назад) на облицовках машин всегда встречалась предупреждающая наклейка: «Запрещается перевозка пассажира». Действительно, помимо чисто эргономических неудобств (прежде всего вспоминается отсутствие подножек), «квадры» и технически не были рассчитаны на перевозку «второго номера» – с ними ухудшалась управляемость, нарушалась устойчивость аппаратов. Что могло привести, как было написано в правилах эксплуатации, «к травмам и летальному исходу». Конечно, хулиганили и ездили впятером, но о ходовых качествах перегруженного четырехколесника лучше не вспоминать…



ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Модель	Bombardier Outlander Max
Модельный год	2004
Сухая масса, кг	290
Габариты, мм	2387x1168x1143
База, мм	1447
Высота по седлу, мм	877
Дорожный просвет, мм	236
Объем бензобака, л	16
Грузоподъемность переднего/ заднего багажника, кг	40/80
Масса буксируемого прицепа, кг	500
Радиус разворота, м	2
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	1-цилиндровый, рядный, 4-тактный
ГРМ	SOHC, 4 клапана на цилиндр
Рабочий объем, см³	400
Размерность, мм	91x62
Макс. мощность, л.с. при об/мин	28/7000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	32/5500
Система питания	карбюратор Mikuni BSR 33
Система охлаждения	жидкостная
Система запуска	электростартер + ручной
ТРАНСМИССИЯ	
Коробка передач	вариатор CVT, раздаточная коробка с режимами: понижающая, повышающая, нейтраль, парковочная, задний ход
Главная передача	валами
Передний мост	самоблокирующийся дифференциал Visco-Lok, мост отключаемый
Задний мост	неразрезная ось
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	пространственная лонжеронная, стальная
Передняя подвеска	независимая МакФерсон
Ход колес, мм	178
Задняя подвеска	торсионно-рычажная
Ход колес, мм	203
Передний тормоз	2 диска (на редукторе)
Задний тормоз	1 диск (на редукторе)
Колеса	литые, 5-спицевые
Передние шины	25x8x12
Задние шины	25x10x12



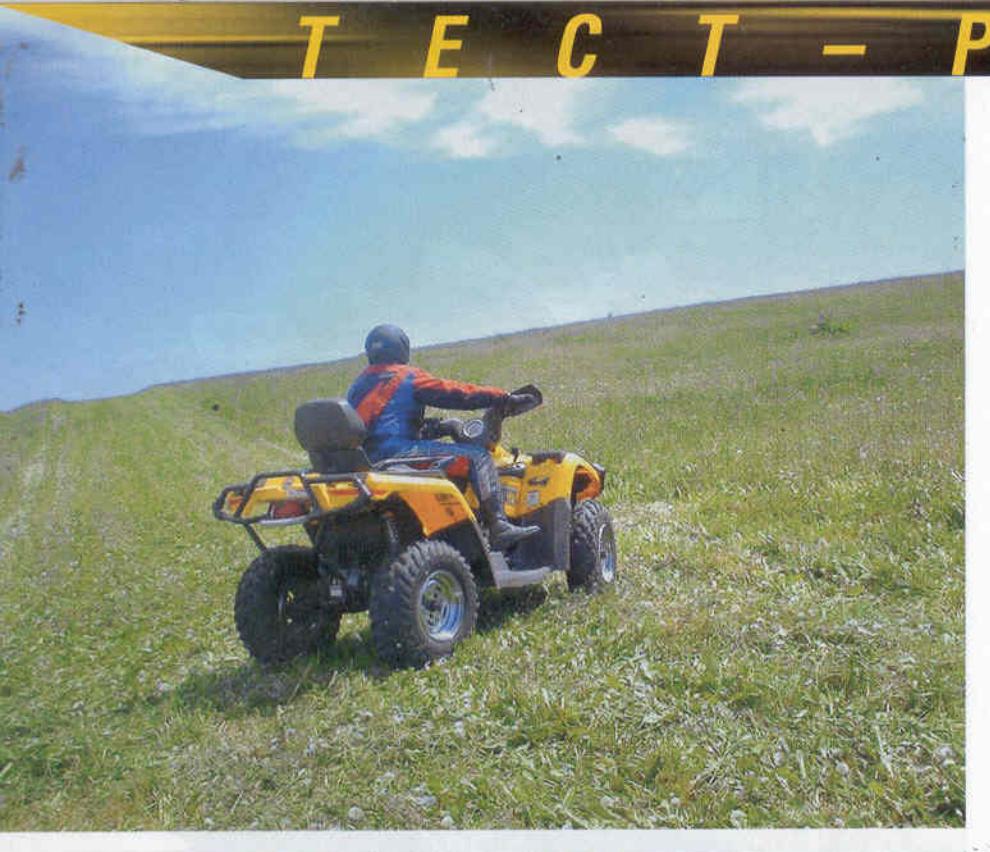


Среди обилия кнопочек – тумблеры управления лебедкой. Спидометр может показать 100 км/ч и больше. Кнопочка на правой рукоятке переключает режимы 2WD–4WD.



Пионером в области увеличения пассажировместимости ATV выступила компания Bombardier, выпустившая на рынок первые квадрациклы с полноценным местом для пассажира. Но то были чисто утилитарные машины. А нынче появилась двухместная версия спортивно-утилитарного Outlander под грифом Max. Ее-то я и тест-райдил.

От одноместного собрата внешне новинка отличается только наличием заднего сиденья со спинкой (ну и по длине машина чуть поболе – на 200 мм). В хо-



Max не галопирует и не козлит. А в поворотах совсем необязательно свешиваться.

довой части и двигателе никаких изменений. Между тем, сухая масса возросла на 22 кг. Органы управления остались прежними, так что проблем с освоением техники не возникло. После запуска двигателя селектор трансмиссии в положение «Н» – и вперед.

Прохват по полевым дорогам дал понять, что Max гораздо устойчивее одноместного предшественника и не склонен галопировать. А собственно, как иначе: колесная база-то возросла. В поворотах «квадр» демонстрировал недостаточную поворачиваемость. Но, на мой взгляд, это не изъян для внедорожника:



Селектор управления трансмиссией – как у машин с «автоматом». Даже есть «паркинг».



Около пробки заливной горловины указатель уровня топлива, он подозрительно напоминает креномер.



зато он меньше склонен к заносам «кормы». С удивлением обнаружил, что при скоростном прохождении виражей не надо свешиваться внутрь поворота – машина даже не намекает на возможность кувырка через бок.

Резкие торможения не вызывают того бурного перераспределения веса, который напрягает на короткобазной версии, поэтому нет и характерного клевка с приседанием передней части. Пустячок, а приятно. То же и при энергичном разгоне – внедорожник не задирает нос, хотя возможности мотора куда как велики.

Упражнение «подъем на холм» добавило положительных оценок увеличившейся базе: «квадр» прет в гору с уверенностью канатной дороги! Но мне не страшно, потому что он не пытается перевернуться через заднюю ось. А на понижающей передаче (селектор в положении «L») можно даже остановиться на середине подъема, а потом тронуться и поехать дальше. Именно поехать, а не полезть или поползти.

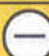
Сидеть на Outlander очень удобно. Седло, если хотите, «глубокое», в меру мягкое, попросту очень комфортное. А в сочетании с удачным взаиморасположением всех органов управления вызывает ощущения некоей «люксовости» исполнения. Владельцы автомобилей-внедорожников (не «уазиков») меня поймут.

Теперь о качестве основного существенного признака Max'а. Как себя чувствует пассажир, наконец допущенный в святая святых – в клуб «покорителей пампасов»? Начну с того, что место для пассажира больше напоминает кресло: спинка, ручки... А еще «второй номер» сидит на 60 мм выше водителя, и ему сверху видно все. В пластиковом обвесе сделаны специальные выемки для ног. Хотите – смейтесь, но тест-пассажир заявил, что поездка на Outlander Max очень напомнила ему путешествие на Gold Wing, только без музыки. М-да, упущеньице... Как же так, в пампасах, да без музона?!

Теперь обладателю нового ATV не придется, рискуя быть не понятым, объяснять жене, куда он уехал на полдня в воскресенье. Можно попросту взять ее, благоверную, с собой.

Благодарим салон **«Нахимовский, 32»** за возможность протестировать ATV.


Не «козлит», не галопирует и вообще ведет себя прилично. Можно взять с собой спутницу.


Придется брать с собой спутницу.



Теперь в перечне технико-эксплуатационных характеристик ATV появилась строка: «пассажировместимость».



Иван КСЕНОФОНТОВ,
фото Сергея ПРОНИНА
и Наталии ДОЛГОЙ

КАЗАЛОСЬ БЫ, ЭНДУРО…

«ИЖ-6.903», двойного назначения

Год выпуска **2004** | Двигатель **348 см³** | Мощность **25 л. с.** | Масса **160 кг** | Максимальная скорость **120 км/ч** | Цена **45 000 руб.**



Парадоксальный факт: чопперы российского производства – «Иж-Юнкер» и иже с ним, требующие хорошего асфальта, наш мотопром выпускал, а вседорожники – нет. По меньшей мере, последние 30 лет – ни одного! Это при нашенских-то дорогах!

И вот появился: «Ижевские мотоциклы» предлагают опытную модель аппарата для покатушек в «пампасах». Но именно покатушек: машина не пригодна для спорта, и это видно сразу, даже в положении «стоя»: малые (для эндуро) хода подвесок, допотопный мотор, перетяжеленная ходовая часть. А каков аппарат вне спорта?

Запустил 2-цилиндровый 2-тактный двигатель кикстартером – электрозапуск здесь не предусмотрен. Отметил две вещи: нет отдачи рычага в ногу (что обычно сопутствует пуску ижевских спортивных «одностволок»). И другое: двигатель заработал «с первого пинка». Полился ровный приглушенный звук «водянки» – хоть в чем-то «Юпитеры» прогрессируют.

Не лучшая особенность конструкции современных «Ижей» – архаичная контактная система зажигания. При езде в неэкстремальных условиях она ничем себя не выдает, но в «пампасах» возможно всякое. Внедорожным машинам больше бы подошла бесконтактная система без аккумулятора. Потому что, не дай Бог, батарея «сядет» или от тряски нарушится контакт – и мотор не заведешь даже «с толкача». В былые времена это понимали: на «многодневных» «Иж М-15» с моторами от дорожного «Иж-ПС», которые завод выпускал в середине 80-х, применяли бесконтактную систему зажигания.

Включаю первую передачу. Не сомневаюсь, что впервые севшего за руль мотоцикла неприятно удивит, насколько велика амплитуда хода рычага и что приходится прикладывать чрезмерное усилие ногой, чтобы «воткнуть» передачу. Невольно вспомнишь об архаичной 4-скоростной КП с полуавтоматом выжима сцепления. Я словно на мгновение перенесся в прошлое, когда другой техники не знали.

Динамика разгона… О ней скажу так: она соответствует соотношению мощности и массы (25 л. с. при 160 кг). Думаю, если приложить руки (и вложить деньги), динамику можно поднять: заменить на лучшие цилиндры, карбюратор, воздушный фильтр – это позволит легко «снимать» на 10 л. с. больше. А если металлические детали облицовки заменить пластиковыми, то и уменьшить вес.

Посадочное место для пассажира на «Иж-6.903» не предусмотрено: длины седла едва хватает водителю. А вместе



О принадлежности к эндуро напоминают перекладина руля (снимок вверху) и кроссовые подножки (внизу).



ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Модель	«Иж-6.903»
Модельный год	2004
Сухая масса, кг	160
Габариты, мм	2140x1260x880
База, мм	1480
Высота по седлу, мм	880
Дорожный просвет (без нагрузки), мм	240
Объем бензобака, л	9
Макс. скорость, км/ч	120
Макс. нагрузка, кг	160
Контрольный расход топлива (не более), л/100 км	5,7
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	2-цилиндровый, 2-тактный
Рабочий объем, см³	347,6
Размерность, мм	62 x 57,8
Степень сжатия	9,3
Макс. мощность, л.с. при об/мин	25/5100
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	35,3/5100
Система питания	карб. К-68Ч с диам. диф. 32 мм
Газораспределение	поршнем
Система зажигания	контактная, батарейная
Мощность генератора, Вт	140
Запуск двигателя	кикстартером
Топливо	смесь бензина А-92 с маслом SAE-30 (50:1 и 30:1 при обкатке)
Система смазки двигателя	топливной смесью
Система охлаждения двигателя	жидкостная
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне
Коробка передач	4-ступенчатая
Передача от двигателя к заднему колесу	цепная
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	стальная, сварная
Подвеска переднего колеса	телескопическая вилка с пружинно-гидравлическими амортизаторами с пневморегулированием
Ход переднего колеса, мм	180
Подвеска заднего колеса	маятниковая с 2 пружинно-гидравлическими амортизаторами
Ход заднего колеса, мм	120
Тормоз передний	дисковый, с гидроприводом
Тормоз задний	барабанный
Колеса	спицованные, невзаимозаменяемые
Шины:	
переднее колесо	3,00x21"
заднее колесо	3,75x18"

Неоспоримое достоинство «Иж-6.903»: в случае форс-мажора аварийного свойства найти запчасти будет несложно.



с тем подножки для второго седока есть. Как это понимать?.. При езде водителю не дает расслабиться классическая 2-амортизаторная подвеска заднего колеса – ее ход составляет всего 120 мм. Да, такая подвеска мягче, чем на дорожных моделях, но ведь это аппарат не только для дорог… Кстати, у мотоциклов с такой подвеской есть неожиданное – побочное преимущество: на них легко установить большегрузный багажник, совместив его опорные точки с верхними точками крепления амортизаторов. В дальнем походе турист без поклажи, все равно что на войне солдат без пайка.

Проходимость по бездорожью определяется шинами и передаточным отношением трансмиссии. И то и другое на «Иже» меняется: шины можно установить «позлее», благо обода размеров самых распространенных: спереди – 21 дюйм, сзади – 18. Передаточное отношение регулируется заменой звездочки – на ту, что с меньшим количеством зубьев (такие купить несложно). А заодно можно заменить цепь на более долговечную, типа O-ring. И тогда лезь в какую угодно топь – «ограничителем» проходимости будет только клиренс. И… радиатор системы охлаждения. Он совершенно открыт грязи, летящей из-под переднего колеса. Забьется решетка радиатора – мотор «закипит». И тогда сиди-кукуй…

На асфальте машина показала, скажу сдержанно, удовлетворительную тормозную динамику: все-таки передний «дискач» трудно заставить не работать. Его достоинство в том, что колодки к нему в продаже есть и стоят копейки. На скорости (а мне удалось разогнаться до 123 км/ч) приятно поразило, что

я не ощутил вибраций. И звука мотора почти не слышно.

«Длинные» передачи и большой ход рычага их переключения не позволяют на беспросветном бездорожье прибегнуть к спортивному стилю вождения. Так что он не удостоится, чтобы мы его назвали «чистым» эндуро. Однако он силен в другом: это мотоцикл для экстремального мототуризма или груженого дальнобоя. Еще один аргумент в пользу путешествий на «Иж-6.903»: он на 80% собран из серийных деталей дорожных моделей, значит, в случае форс-мажора аварийного свойства найти запчасти будет несложно – они есть практически повсюду в пределах границ РФ. А как отремонтировать «Иж», в народе пока помнят.

Благодарим спортсекцию **ПО «Салют»** за предоставленную технику и **Владимира АВСЕЕНКО** за помощь в проведении тест-райда.

ПОДЫТОЖИМ ВПЕЧАТЛЕНИЯ. Конечно, это далеко не иномарка – ждать от «Ижа» чего-то особенного не приходится. Но можно сказать так: аппарат удовлетворяет требованиям, предъявляемым к мотоциклам двойного назначения. На нем не страшно съехать с асфальта на бездорожье, дальнобой по трассе с пассажиром (при установке длинного седла) и грузом не будет обременительным. Сочетание мощности двигателя и массы всего экипажа достаточно для безопасных обгонов грузовиков и фур, хотя водитель и не получит удовольствия от динамики разгона. Спортивные страсти лихих байкеров охладит ограниченность возможностей подвесок. Легкость увеличения передаточного отношения трансмиссии, а также возможность установить «злую» внедорожную резину адаптируют аппарат к условиям сложных мотопоходов. Мотоцикл может быть востребован и профессионалами – патрульной службой, МЧС, лесничими и пр.

Лишь бы его выпуск не стал очередным несбыточным прожектом ижевчан.

+	**Доступность запчастей. Возможность оборудовать багажником, жидкостное охлаждение двигателя. Адекватная цена.**
	**Незащищенность радиатора от грязи. Большой вес. Батарейное зажигание с аккумулятором. 4-ступенчатая КП. «Задумчивый» задний тормоз.**

ИЖЕВСКИЕ ЭНДУРО

Практически всегда на «Ижмаше» выпускали мотоциклы для многодневных соревнований – те, что сейчас называют словом «эндуро». Это были сугубо спортивные модели, их могли приобрести только секции ДОСААФ.

Приводим краткие характеристики массовых ижевских эндуро.

Модель	Год начала производства	Мощность, л.с.	Сухой вес, кг	Дорожный просвет, мм	Макс. скорость, км/ч
ИЖ-57М	1957	18	145	170	120
ИЖ-60М	1960	18	150	190	120
ИЖ-М11	1968	22	136	180	125
ИЖ-М15	1975	30	125	205	130



Александр
ВОРОНЦОВ,
фото из архива
редакции

«ПРИКРОЙ, АТАКУЮ!»

САМЫЕ СПОРТИВНЫЕ ИЗ БАЙКОВ

Если вы зададите вопрос, какая идея родилась прежде – проведения мотогонок или создания мотоцикла, то на него ответить легко. Когда изобретатели пришпандорили к велосипеду мотор, ими руководило понятное человеческое стремление всех обгонять.

Кумиры появились моментально! Фавориты гонок между городами, герои кольцевых трасс и треков оккупировали первые страницы газет, порождая в душах «простых» мотоциклистов (ой, какое неудачное словосочетание! Да разве ж в начале XX века мотоциклист мог быть «простым»?) законный вопрос: «А я чем хуже?». Итак, превращение мотообывателя в мотогладиатора упиралось лишь в одну проблему: деньги. Как быть, если ты не родился в семье владельца процветающей велосипедной фабрики, да и в одну из крайне немногочисленных гоночных команд тебя не приглашают? Мало кто мог позволить себе одновременно и практичный мотоцикл для езды на каждый день, и специальный гоночный снаряд. А нельзя ли обе эти ипостаси... объединить в одной машине? Тот, кто додумался до этого, сделал первый шаг к спортбайкам.

Слово произнесено, и это слово – Replica. Такие машины начали строить еще до первой мировой войны. Компания, которой удалось победить в какой-либо престижной гонке, вскоре выбрасывала на рынок копию («реплику») мотоцикла-победителя, худо-бедно приспособленную для езды по дорогам общего пользования. Сие «приспособление» сводилось главным образом к переделке двигателя (снижение степени сжатия и т.п.) для работы на «товарном» бензине (гоночные моторы тех времен пожирали специальные спиртовые смеси). Гонщики-любители получили в свои руки отличное оружие! Типичная для 20-х или 30-х годов ситуация: приезжает парень из своего Переплюйкина-на-Темзе на гоночный трек Бруклэнз, меняет на том же мотоцикле, на котором приехал, поршень и головку цилиндра, снимает с него фару и крылья и уже ставит пару рекордов или выигрывает любительскую гонку. Затем производит обратную конверсию и едет домой…

Лучше других поднаторели в постройке реплик англичане. Золотыми буквами в историю мотоспорта вписаны знаменитые марки BSA Gold Star, Excelsior Manxman, Norton International и Manx, Rudge Ulster, Sunbeam TT.

Красивую честную игру порушили в 30-х годах… фашисты. Правительства Германии и Италии увидели в мотоспорте средство для пропаганды своих режимов и начали подкармливать компании, строящие гоночные мотоциклы. Вооруженные многоцилиндровыми моторами с компрессорами и жидкостным охлаждением, все эти BMW, DKW, Gilera, Moto Guzzi растоптали британских соперников в прах и не оставили никаких шансов любителям на одноцилиндровых «репликах». После второй мировой войны Международная федерация мотоспорта (FIM) запретила наддув, но было уже поздно! Выпущенного из бутылки джина обратно не запихнешь. Гоночная техника становилась все сложнее и дороже и, казалось, полностью утратила всякое сходство с мотоциклами «для простых смертных».

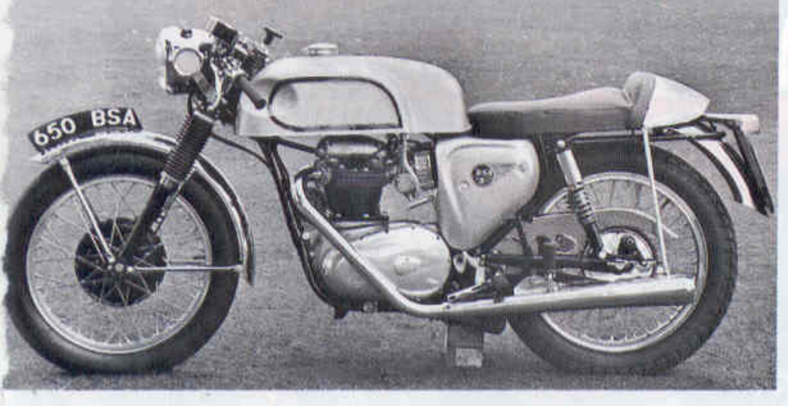
Впору было кричать «караул». Что оставалось делать тем гонщикам, которым не удалось заключить контракт с заводской «конюшней»? Изображать статистов в десятом ряду? Занятие, конечно, благородное, но… Так параллельно с гонками «Гран-при» возникла целая система так



В 50-е годы гоночные мотоциклы отгородились от «простых тачек», одевшись в обтекатели, закрывавшие всю переднюю часть машины (Gilera 500 1957 года).

Первый этап долгой дороги к супербайкам – «реплика» Scott TT Replica 1930 года. 2-тактный двигатель мощностью 24 л.с. обеспечивал солидную по тем временам скорость – 144 км/ч.

Обтекатель типа «Гран-при» по новым (тогда) правилам FIM (MZ, 1958 год).



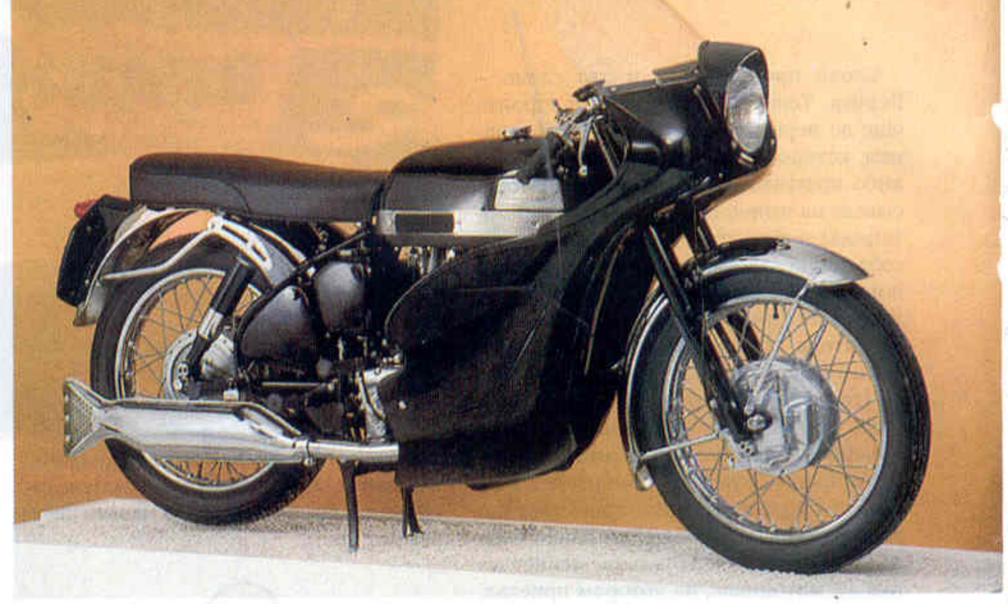
Типичный cafe-racer 60-х годов, переделанный из 650-кубовой BSA Lightning. Обратите внимание на низкий руль типа clip-ons, сдвинутые назад подножки, седло с задним «упором».

называемых «клубных» гонок, в которых выступали спортсмены на «пришпоренных» версиях стандартных дорожных машин. В ответ компании-производители выбросили на рынок мотоциклы, представляющие собой как бы полуфабрикаты для таких состязаний: с облегченными шасси и форсированными моторами.

Между тем в облике «чистокровных» гоночных мотоциклов в середине 50-х годов произошли любопытные изменения. В мире больших гонок утвердилась полулежачая посадка гонщика, поэтому подножки «переехали» назад и выше, а вместо высокого цельного руля стали применять разрезные половинки, с креплением прямо к трубам вилки (так называемые clip-ons, или «клипоны»). Более того: и мотоцикл, и гонщика стали «одевать» в аэродинамический обтекатель! Эти «капсулы», охватывающие всю переднюю часть машины, обеспечивали прибавку скорости в 30 км/ч и более. Такой скачок испугал FIM, и с 1958 года принята знакомая нам классическая форма обтекателя «Гран-при», оставляющая колеса открытыми.

И вот парадокс: на серийных мотоциклах такая форма облицовки поначалу не прижилась! Это тем более странно, что именно на 50-е пришелся пик моды на капотированные мотоциклы. Но конструкторы либо заключали байки в некий кожух, прикрывающий все узлы, но не закрывающий водителя, либо строили огромный «лопух» туристического типа с аэродинамикой дубовых ворот. Чуть ли не единственное приятное исключение – английский Velocette Venom Clubman, одетый в стеклопластиковый обтекатель типа «Гран-при». Но этот мотоцикл как раз и являлся «полуфабрикатом» для клубных гонок, о чем недвусмысленно говорило и его название.

Пока спортсмены разбирались в своей «табели о рангах», на рубеже 50-х и 60-х годов возникла – опять-таки в Англии – новая зараза: cafe-racers, «гонщики вокруг кафе». Эти молодые парни только-только заработали на приличную «тачку»



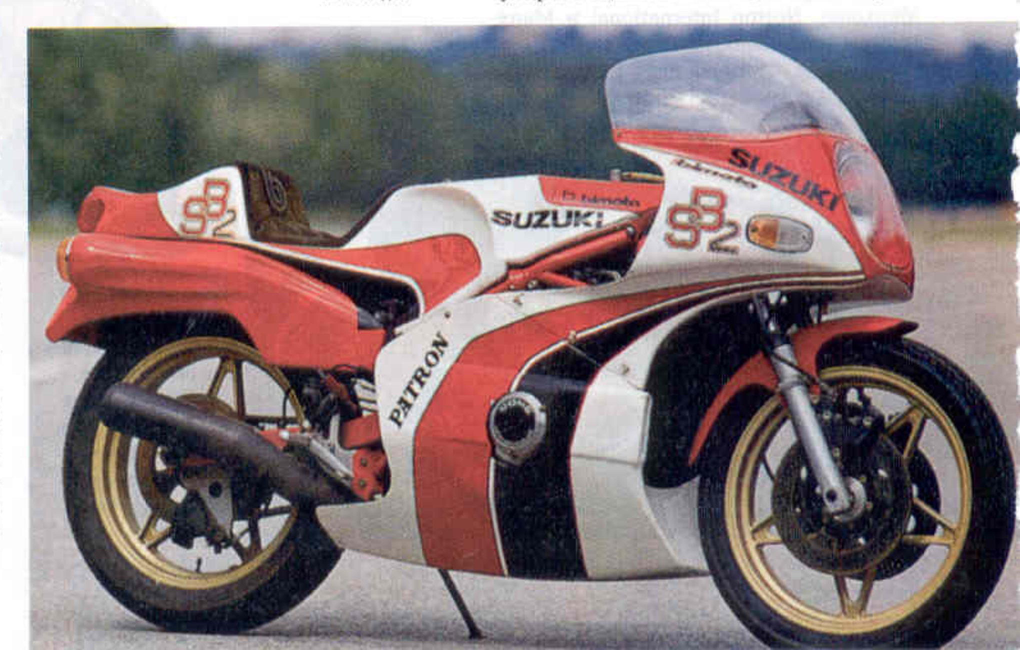
Velocette Venom Clubman, 1963 год – редкий пример дорожного мотоцикла своей эпохи с обтекателем типа «Гран-при».

Ducati Super Sport 750 1974 года – серийный мотоцикл в стиле cafe-racer с маленьким полуобтекателем.

и желали хлебать адреналин ложками. Их клубами стали ночные загородные кафе, обслуживавшие дальнобойщиков, а высший шик – запустить пластинку в музыкальный автомат и, пока поет Пресли, успеть дернуть кружок по окрестным дорогам; так и родилось их ироническое прозвище. Сами же они называли себя ton-up boys, от сленгового ton – «сотня». Непонятно? Да все просто: они шиковали тем, что укладывали стрелку спидометра за отметку «100 миль в час», чуть больше 160 км/ч. По тем временам это было столь же круто, как в наши – разогнаться до 300 км/ч. Эти парни знали толк в мотоциклах и переделывали их, используя весь богатейший опыт британской гоночной школы: настраивали шасси, форсировали моторы, устанавливали одноместные седла с задним упором, а перемещая назад подножки и ставя руль типа clip-ons, добивались гоночной полулежачей посадки. Но при этом – никаких обтекателей! Так сформировался стиль cafe-racers – предтеча нынешних «стритов».

Просто позор для создателей первых супермотоциклов – в том, что они не уло-

Первый серийный дорожный мотоцикл с обтекателем типа «Гран-при» – Bimota SB2, представленная в конце 1976 года.



вили веяния времени! Все эти Honda CB750, BSA Rocket 3, MV Agusta 600, Kawasaki Mach III, потрясая мощью своих многоцилиндровых моторов, внешне оставались унылыми «классиками». Первыми сориентировались итальянцы. В самом начале 70-х годов они показали миру великолепные образцы мотоциклов в стиле cafe-racers: Moto Guzzi V7 Sport, MV Agusta 750S, Ducati 750S/S. На последней наконец-то объявился крохотный полуобтекатель, обнимающий фару и панель приборов! Еще один шаг к рождению спортбайка!

Итак, осталась «сущая безделица»: взять мощный дорожный мотоцикл, не предназначенный для гонок, с полулежачей посадкой водителя, и одеть его (не водителя, а мотоцикл) в «гранприйный» обтекатель. (Подчеркнем «не предназначенный для гонок»: дорожные мотоциклы с обтекателем «Гран-при» тогда уже делали многие – например, английский Rickman и французская

Honda CX500 Turbo 1981 года – первая заявка от «грандов».



Наикрутейшая из гоночных «реплик» 80-х годов – Yamaha RD500LC. Под обтекателем – 2-тактный V4 мощностью 90 л.с.

Godier-Genoud; но то были «гоночные полуфабрикаты» для состязаний серийных машин). Эту революцию проделало итальянское трио конструкторов Бианки, Мори и Тамбурини, назвавшее свою компанию по первым буквам фамилий: Bimota. Наигравшись с «полуфабрикатами», они в 1977 году начали строить закованные в обтекатели мотоциклы для богатых плейбоев.

Но «гранды» эту революцию… предпочли не заметить. Что объяснимо экономически: в ту пору облицовки делали из стеклопластика. Отличный материал, легкий, прочный, принимающий любую форму, но – очень трудоемкий и потому непригодный для массового производства. Так что максимум, чего вы могли дождаться от Honda или Kawasaki, – это крохотный полуобтекатель на фаре. Эту нашлепку острые языки прозвали «бикини».

Лишь 80-е годы переломили ситуа-



легко разгонялись до скорости 160 км/ч. Далее шли гоночные «реплики» с 2-тактными двигателями рабочим объемом 250, 400 и 500 см³ – машины истеричные, способные порвать в клочья любой Porsche в городском трафике и вусмерть «укатать» водителя за какие-нибудь полчаса. «Золотая середина» – это 600-кубовые мотоциклы с 4-цилиндровыми 4-тактными моторами, проворные и динамичные. А вот кубатура 750 см³ заняла особое положение: она стала основой спортивного класса «супербайк», и 4-цилиндровые машины этой категории вскоре выродились в «гоночные полуфабрикаты», крайне дорогие и мало пригодные для дорожной езды. Наконец, мотоциклы с двигателями рабочим объемом «литр и больше» заняли полочку спортивно-туристических машин: слишком неповоротливые для отчаянного слалома между автомобилями в городском потоке, они

цию. Во-первых, химики создали пластмассы нового поколения, прочные и окрашиваемые в массе. В отличие от стеклопластика, они технологичны: их можно отливать в форме. Во-вторых, тогда же вернулась мода на «реплики»: легкие мотоциклы с запредельно форсированными 2-тактными двигателями, конструктивно подобными используемым в «Гран-при». Согласитесь, что машина подобного типа немыслима без настоящего «гоночного» обтекателя! И плотину прорвало! Уже во второй половине 80-х годов весь японский «квартет» и примкнувшие к ним итальянские компании выпускали широченную гамму спортбайков, охватывающую практически все доступные мотоциклам кубатуры.

Тогда же сложилось и своеобразное «разделение труда». Ну, 50 см³ – это все понятно, имитация спортбайка для тинейджеров. А вот 125 см³ – это уже серьезная машинка! На их выпечке специализировались итальянские компании – Cagiva, Gilera, Aprilia. Лучшие образцы, с моторами мощностью выше 35 л. с.,

Итальянская «карманная ракета» – Aprilia RS125. Все «по-взрослому»: форсированный 2-тактный мотор, рама – алюминиевая «диагональ».

«Народный» спортбайк – Honda CBR400R 1987 года (в Европе больше известна ее 600-кубовая «сестра»).

Многие считают, что именно с появлением в 1985 году модели Suzuki GSX-R750 и началась эра современного спортбайка.

стали королями автобанов; в их список заказного оснащения вошли ветровые стекла увеличенной высоты и – о, позор! – багажные кофры.

«Аэродинамичная» посадка в «позе эмбриона», которую формируют низкий руль и сдвинутые назад-вверх подножки, да обтекатель в стиле «Гран-при» – это главные, но не единственные признаки спортбайка. Не менее важны форсированный двигатель жидкостного охлаждения, подвески с широкими возможностями регулировки, «экстремальная» геометрия шасси, обеспечивающая «верткость» машины, и жесткая рама. Последняя – диагонального типа, в которой главные элементы (из алюминиевого сплава либо из переплетения стальных труб) идут по диагонали от рулевой колонки к точке креп-

Honda CBR900RR FireBlade в 1991 году, сочетая «детский» размер с недетской мощью, опрокинула все «табели о рангах».

ления маятника задней подвески, а двигатель либо просто подвешен снизу, либо включен в ее силовую схему. Если же из этого «пазла» выпали несколько элементов, то перед вами – псевдоспортбайк. Такова, например, Suzuki GSX750F Katana, у которой под пластиковым обтекателем – стальная рама, не слишком «пришпоренный» мотор воздушно-масляного охлаждения, а посадка водителя приближена к классической.

Разумеется, устоявшиеся схемы существуют только для того, чтобы их ниспровергать. Вот и конструктор концерна Honda Тадао Баба задумался: а что если в легкое шасси 600-ки запихнуть двигатель большого рабочего объема? Так в 1991 году родилась легендарная Honda CBR900RR FireBlade, потрясшая знатоков невиданной ранее энерговооруженностью: 124 л.с. на 185 кг сухой массы. Несколько лет эта машина царила на спортбайковском Олимпе, пока ее лавровый венок не принялись яростно терзать всякие Yamaha YZF-R1 да Suzuki GSX-R1000. Вот уже и рубеж 1 л.с. на 1 кг массы пал…

Неугомонные инженеры компании Honda в 1996 году выпустили из бутылки еще одного джина, создав первый гипербайк, CBR1100XX Super Blackbird. Вверх взлетела планка максимальной мощности: 164 л.с. Японские журналисты на скоростном треке, максимально облегчив машину и сняв с нее зеркала и прочую «лишнюю приблуду», выжали магические 300 км/ч. Конкуренты ответили своими гиперверсиями: Suzuki GSX1300R Hayabusa (1998 год, 175 л.с.) и Kawasaki ZX-12R Ninja (1999 год, 178 л.с., а с учетом системы инерционного наддува – все 190!). Эти «птички» способны развивать «300» уже безо всяких ухищрений!

Как будет развиваться класс? Пока неясно. Слишком уж велика пропасть между запросами большинства покупателей, желающих гонять на своих снарядах каждый день и по любым дорогам, и капризами гонщиков-любителей, для которых серийная машина – лишь полуфабрикат для постройки «трековой чумы».

Казалось бы, в чем проблема? Надо просто выпускать разные мотоциклы: чисто дорожные аппараты и гоночные «полуфабрикаты». Но беда в том, что вторые, насыщаясь высокими технологиями, становятся слишком дорогими для «широких масс». Поэтому в спортивных классификациях появляются разряды «для серийных мотоциклов». И снова конструкторы ломают голову над задачей: как примирить столь полярные запросы? Вечный, нескончаемый круг… Но в итоге выигрывают все.



Первый «гипербайк» – Honda CBR1100XX Super Blackbird.

Ciclope – первый большой успех Филиппо Барбакане.

Дмитрий ДОЛЬНИК, фото Firestarter Garage

СОТВОРЕНИЕ МИФА



Что за сюжеты в античной мифологии! Жизненные и поучительные. Вот одна такая душещипательная история.

Жил-был зажиточный гражданин, сын Главка и, к слову, внук Сизифа (того самого, который «роллинг стоун»). Поначалу звали его Гиппоной (я бы за одно имя сделал его героем). Позже, когда произошла какая-то мутная заваруха и он – вах! – убил родного брата Беллера, к нему прилипло имя Беллерофонт – «убийца Беллера». Был он удачливым и непобедимым воякой. Царек один, чтобы Беллерофонта со свету сжить (как водится, причиной распри стала девка), давал братоубийце заведомо невыполнимые задания, но тот их выполнял всем назло. Уж никто и не надеялся, что Беллерофонт одолеет саму химеру, а он одолел! Дело было так. Знакомые боги подарили бойцу-молодцу крылатого коня Пегаса, вот на нем он и напал на химеру – с воздуха. Никак не ожидала стерва подобного люфтваффе... Финал истории мрачноват. Забуревший Беллерофонт много о себе возомнил и пожелал вознестись на Пегасе на вершину Олимпа. Хренушки! Зевс наслал специального овода, тот как укусит коня, конь взбесился – и сбросил седока на землю. Так и скитался Беллерофонт до конца дней своих хромой, слепой (это ж надо так долбануться оземь, чтоб ослепнуть!) и со съехавшей крышей... Мораль? Ну, сами придумайте что-нибудь...

Все это вот к чему. Подобные залихватские повествования и в наши дни будоражат умы. В числе взбудораженных итальянский кастомайзер и тюнер Филиппо Барбакане, владелец и движущая сила компании Firestarter Garage из Пескары. «Беллерофонт», «Химера», «Циклоп» – так с любовью нарекает он свои детища. А ведь не грек и не древний.

Начинал Филиппо свои мотострои-

тельные опыты в 1992 году в традиционном для таких занятий месте – гараже под домом. По молодости западал, подобно многим, на Harley-Davidson и видел его и свое будущее исключительно в кастомайзинге. Это теперь есть альтернатива – нейкеды да прочие стритфайтеры, а тогда для рукоприкладства и выбора-то особого не было.

Kimera, созданная в союзе с Ghezzi-Brian

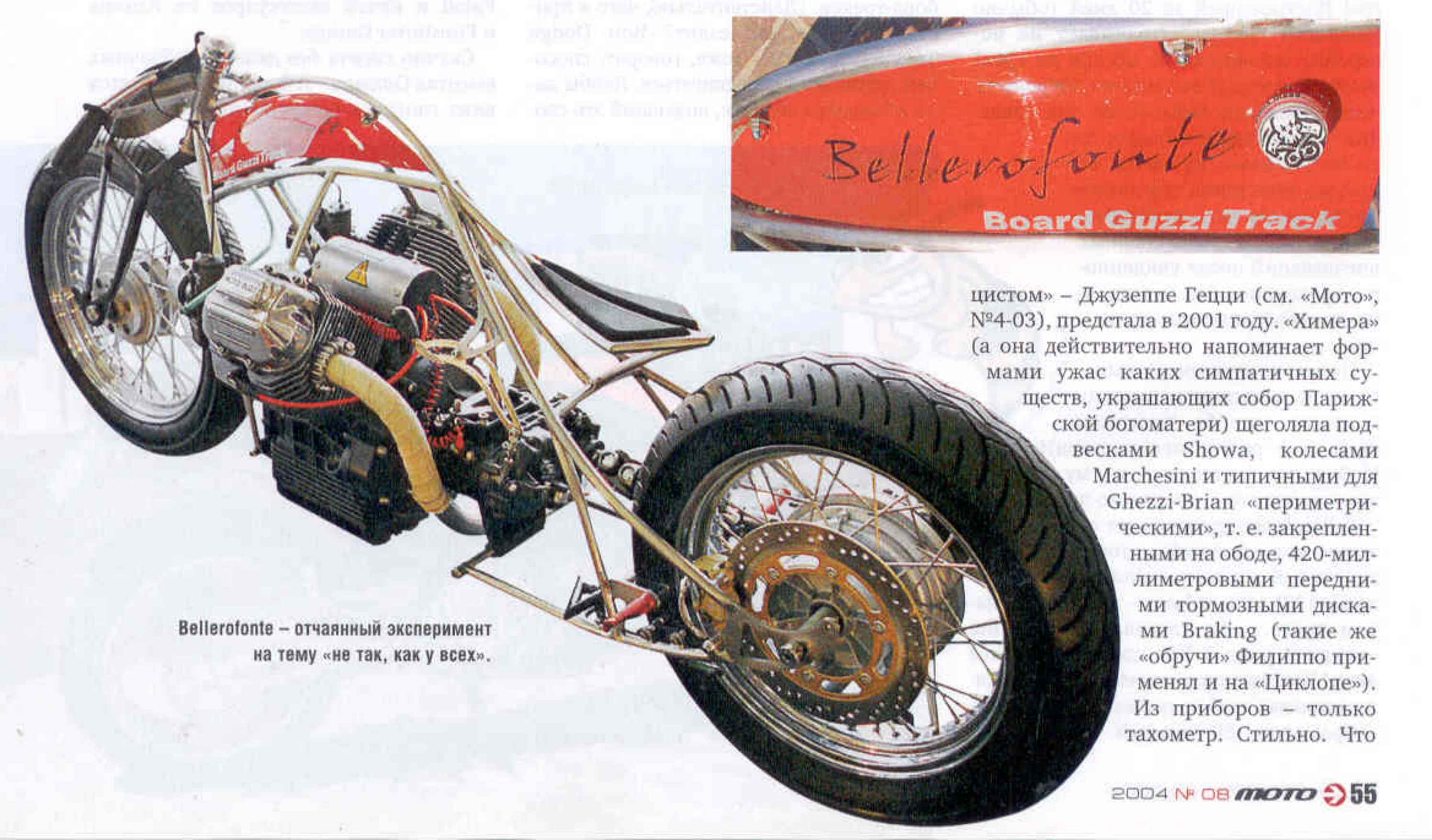
Со временем хобби стало бизнесом, разрослись производственные площади, станочный парк, штат наемных рабочих. Нынче компания Firestarter Garage – ведущая контора такого профиля в Италии. Слово «Firestarter» в названии красноречиво говорит о том, что фирма собирается «задать жару» в кастомайзинге и тюнинге, что «из искры возгорится пламя».

Филиппо считает первой своей серьезной работой кастом Eat My Shorts (обычно это милое американское ругательство в фильмах переводят как... би-и-ип...) на базе скромной Honda VT600. Аппарат построили в 1998 году специально для кастом-шоу в Падуе (его рейтинг нынче растет так, что дрожжевое тесто позавидует). К кастомизации Shadow Барбакане возвращался не раз – Black Delirium, Shadow Steel, Shadow Low. Реже работал с «Харлеями», правда, «мелкими», то есть со Sporter.

Через год в Падуе же дебютировал элегантный нейкед ЕКА. «Донором» на сей раз стал Kawasaki Z1000J. ЕКА присудили почетное третье место в категории Streetmachine. И пошло-поехало – каждый год к Падуйскому шоу в Firestarter Garage лихорадочно готовили чего-нибудь этакое. Впрочем, такая «падучая», извиняйте за сомнительный каламбур, характерна и для других итальянских мастеров.

Еще год спустя появился Ciclope на базе Moto Guzzi V11 Sport – байк с агрессивным стритфайтеровским силуэтом и настолько изящным хвостом-сиденьем, что, того и гляди, обломится под крупным пилотом. «Циклоп» взял второй приз в классе Racing Sport и «прокатился» по страницам не только местной мотопрессы, но и таких европейских «грандов», как немецкий Motorrad, французский Option Moto и британский Streetfighters. После успеха «Циклопа» Барбакане предпочитал работать именно с мотоциклами из Манделло-дель-Ларио.

Kimera, построенная на базе Ghezzi-Brian Supertwin 1100 в тесном сотрудничестве с еще одним отъявленным «гуццистом» – Джузеппе Гецци (см. «Мото», №4-03), предстала в 2001 году. «Химера» (а она действительно напоминает формами ужас каких симпатичных существ, украшающих собор Парижской богоматери) щеголяла подвесками Showa, колесами Marchesini и типичными для Ghezzi-Brian «периметрическими», т. е. закрепленными на ободе, 420-миллиметровыми передними тормозными дисками Braking (такие же «обручи» Филиппо применял и на «Циклопе»). Из приборов – только тахометр. Стильно. Что



Bellerofonte – отчаянный эксперимент на тему «не так, как у всех».


FSG004 – «нейкед-байк» в стиле экспериментального Moto Guzzi.

ими глазами. Свидетеля, сказывают, выкрали инопланетяне.)

Второе место в «спортивной» категории на том же шоу заняла еще одна работа Барбакане – на этот раз «нормальный» нейкед FSG004. За основу взят Ghezzi-Brian Furia с неизменным 1100-кубовым «гуццевским» мотором. (Заметили? Название чем-то перекликается с нашумевшим прототипом Moto Guzzi MGS-01, построенным, кстати, не в Манделло-дель-Ларио, а на заводе Ghezzi-Brian.) Комплектующие, как всегда, отборные: алюминиевые колеса – от OZ Racing, подвес-



ки – от Ohlins, передние «периметрические» тормозные диски – Braking, задние – Brembo Serie Oro.

В том же 2003 году представлен и желто-черный Pungiglione на базе Honda Hornet 600 (это уже не «Шершень», как в оригинале, а «Жало»!) с вилкой Paioli и кучей аксессуаров от Rizoma и Firestarter Garage.

Скучно сидеть без дела в заоблачных высотах Олимпа – и Филиппо спускается вниз глотнуть божественной амброзии

и подтвердило второе место в категории Hypersport. Кстати, Kimera с января 2004 года предлагается как серийная модель Ghezzi-Brian.

Успешные показы в Падуе (три года – три призовых места в разных классах) привели к росту числа заказчиков. Со стапеля сходят как «нейкеды» на базе Moto Guzzi V11 Sport, так и кафе-рейсеры с налетом ретро, переделанные из Moto Guzzi 750 S3. Год назад Филиппо воплотил, как сам признает, «немного абсурдный проект». Ну, Филиппо, не скромничай – какое уж тут «немного»! Построенный за 20 дней (обычно Firestarter Garage затрачивает на постройку мотоцикла от месяца до трех) экстравагантный механизм с мифологическим именем Bellerofonte так озадачил членов жюри в Падуе, что те быстренько, от греха подальше, присудили ему первое место. После чего некоторые из них, не выдержав сильных впечатлений после увиденного, грохнулись без чувств, и их срочно госпитализировали.

Ну чем не вершина Олимпа (я не о нанесенном эмоциональном ущербе пострадавшим, а о результате мастера)! И Зевс не гневится – и ему, видать, химеры простого смертного по душе!

Bellerofonte представляет собой стилизацию под гоночный мотоцикл, предназначенный для популярной в первой половине XX века забавы – гонок на дощатом треке... Вы слышали выражение «ажурная рама»? Вот где всем ажурам ажур! Конструкция, сваренная из 16-миллиметровых труб из нержавеющей стали, «обрамляет» 80-сильный 850-кубовый мотор Moto Guzzi (видимо, для увеличения реактивной тяги развернутый выпускными отверстиями назад), карбюраторы Dell'Orto и 5-скоростную «гуццевскую» коробку. Переднего тормоза нет, зато есть задний – Brembo «золотой серии». Весит чудо всего 100 кг. А как оно ездит? Или это просто «механическая скульптура»?.. С такими дурацкими вопросами я, по простоте душевной, и сунулся к автору шедевра... Да уж, художника может обидеть каждый... Короче, ездит. А что, очень даже может быть. Скажем, по паркету. В самом деле, это ж аппарат для борд-треков. (Действительно, чего я пристал – ездит, не ездит? Вон Dodge Tomahawk взять – тоже, говорят, способен автономно передвигаться. Якобы даже объявился человек, видевший это сво-


Pungiglione на базе Honda Hornet.



Филиппо БАРБАКАНЕ – автор всего этого безобразия.



железномоторного творчества. Вместе со своим соратником Паоло Д'Альчини он приступил к запуску под маркой Rossopuro (то бишь «чисто конкретно красное») собственной линии тюнинговых комплектующих для Moto Guzzi моделей V11 Sport и California – алюминиевых колес, педалей и подножек, карбоновых «хвостов» и обтекателей-бикини. В целях раскрутки нового бренда решено было построить что-то типа «байка по каталогу» – дабы продемонстрировать публике свои неимоверные возможности. Аппарат с сильным дифферентом в сторону кастома так и назвали – Rossopuro. Замечательный зверь получился! Мотор – без вариантов: 100-сильный от Moto Guzzi V11 Sport (а что, есть в мире более совершенные двигатели?). Раму изготовили на Ghezzi-Brian (этак в программе и у Ghezzi-Brian может появиться нечто кастомоподобное). Угол наклона передней вилки Paioli – 33-градусный, то есть «божеский». Задний маятник конструкции Firestarter Garage на моноамортизаторе Ohlins – прощай, стерео! Алюминиевые колеса – собственного, «гаражного», изготовления (заднее – под «250-ю» резину). Опять же из приборов в наличии только цифровой тахометр. Весь алюминий и прочий эргаль – из каталога Rossopuro. «Хвоста» практически нет. Бесхвостую концепцию Барбакане использовал и до того (взять хотя бы его ранний чоппер Shadow Low), но тут хвостоненавистничество достигло апогея: жалкая сидушка, приторочненная к интегральному «боди» бака/облицовки – и все! Финита! Позади – только жуткий каток Avon. Все вместе требует девиза: «Береги пах!»

Rossopuro в 2004-м взял в Падуе «золото». И по такому случаю одноименные аксессуары, как и предполагалось, стали продаваться со страшной силой – «гуццистов»-то в мире хватает. А «гуццисты», они знаете какие? Сущие демоны! Если им что пришлось по душе, скупят все на корню. А не скупят, так украдут. Да при этом еще и грохнут кого-нибудь… Похоже на античный миф, правда?

Филиппо верит, что его компанию ждет большое будущее, а за достигнутые успехи благодарит (вот милый человек!) семью и друзей. Последних за то, что появлялись иногда с идеей, а если без нее, то с пивом. А за пивом и приходят идеи. Кто сказал, что на Олимп можно подняться лишь однажды? ⏮



Rossopuro – «чисто конкретно красное».

Александр ВОРОНЦОВ, фото из архива редакции

БРАК ЛОНДОНА И ТОКИО

YAMAHA XS650 – ЯПОНСКИЙ АНГЛОМАН

*«Британцы мы...
с раскосыми очами»*
Александр Блок-Цилиндров

Yamaha важный момент... проспала. На рубеже 60–70-х японские концерны рванули в большие кубатуры: Honda выпустила 4-цилиндровый CB750, Kawasaki и Suzuki подготовили 2-тактные «трешки». А у Yamaha тогда был всего лишь 350-кубовый 2-тактный «твин». Машина замечательная (между прочим, именно этот мотоцикл первым получил индекс «R1»), но, сами понимаете, – калибр не тот.



Надо было догонять. «На чем?» Знали, что издавна заказывает музыку американский рынок. Маркетологи «компании трех камертонов» кинулись изучать: что угодно янки-мотоциклисту? Составили подробнейшие анкеты, не упустившие ни одного важнейшего момента: сколько тактов? цилиндров? какую форму придать бензобаку? какой нравится звук выхлопа?.. И так далее. Итог получился презабавным: американцы хотят Triumph Bonneville! Только чтобы не ломался, не жрал масло, заводился с полпинка, в общем – «и не пил, не курил...».

Вырисовалось техническое задание: «вертикальная» «двухстволка», 650 см^3, 4-тактная... Но ведь в гамме Yamaha в то время не было ни одного 4-тактного мотоцикла, от чего же отталкиваться? А вот опыт у инженеров имелся: компания активно сотрудничала с автомобильными производителями, разрабатывая для них 4-тактные двигатели. И когда в 60-х годах Toyota решила создать первый

японский спорткар, то разработку силового агрегата поручила именно Yamaha.

Как вы догадываетесь, японцы не стали копировать Triumph «дословно». Это в наши дни они могут позволить себе такие штучки, как архаичный привод клапанов штангами и коробку передач в отдельном блоке. А в ту пору именитых соперников-англичан можно было победить лишь одним: подавить их техническим превосходством. И здесь спецам Yamaha представился великолепный шанс поучиться на чужих ошибках. Концерн Kawasaki вышел на американский рынок с копией BSA 50-х годов – популярной в Японии моделью 650W1. На всякого мудреца довольно простоты: мудрецов постиг полный провал: янки не хотели покупать «старое вино» под новомодной этикеткой.

Силовой агрегат новой Yamaha взял от англичан лишь общую схему: два цилиндра вертикально в ряд. Все остальное скорее напоминало двигатель спорткара Toyota GT2000: верхний распредвал, через рокеры управляющий двумя клапанами на каждый цилиндр. Привод распредвала – по-гоночному, цепью между цилиндров. Мощный коленвал с массивными «щеками» вращался в четырех шарикоподшипниках. 5-ступенчатая коробка передач – в блоке с двигателем, моторная передача прямозубыми шестернями. Питание от двух карбюраторов типа CV. В итоге – мощность как у лучших «британцев» (53 л. с. при 7000 об/мин), но без присущих им капризов. По английскому стандарту скроена и ходовая часть: дуплексная трубчатая рама, классические подвески, барабанные тормоза на спицованных колесах (передний – 2-кулачковый).

Мотоцикл, представленный в конце 1969 года под именем Yamaha 650 XS-1, полностью оправдал надежды создателей. Первые два года весь тираж уходил в США – спрос оказался таким, что импортерам победнее ничего не доставалось. Но вскоре чуткие японцы уловили тревожную тенденцию. Да, покупатели, пересевшие на XS с британских машин, были просто в восторге. Но вот те, кому удалось поездить на Honda CB750, кривили губы: «А почему нет дискового тормоза? А где электростартер? Да и управляемость не ахти…»

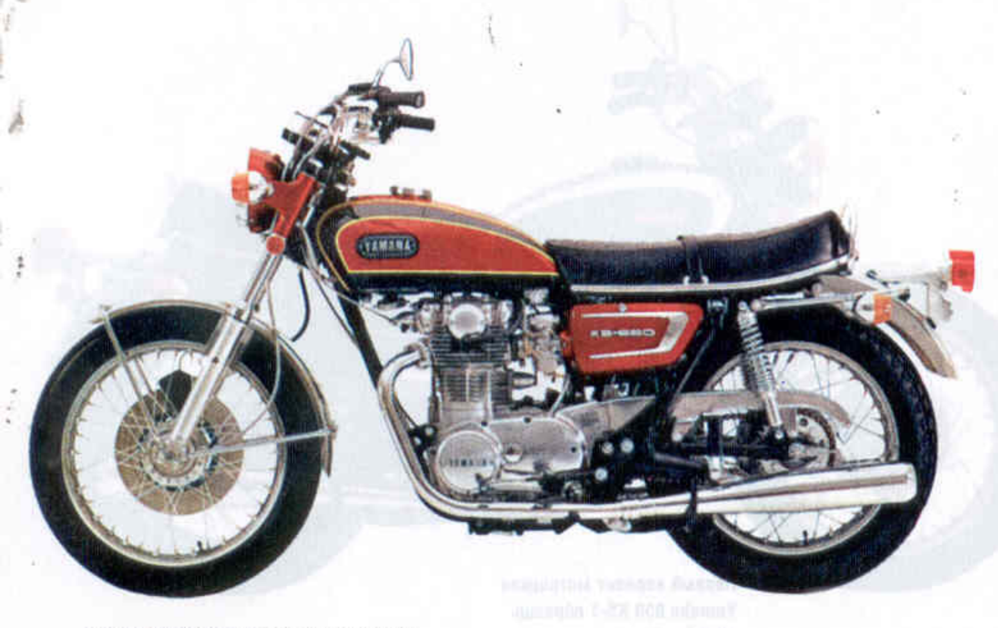
Японцы проявили реакцию боксера. Уже в 1972 году на рынок вышел улучшенный вариант – XS-2. Вместо переднего барабанного – дисковый тормоз. А в недрах силового агрегата поселился электростартер. Сработанный на скорую руку, он включался с пугающим звуком, а шестерни его привода из-



Первый вариант мотоцикла Yamaha 650 XS-1 образца 1970 года.

«Печка», от которой плясали японцы, – английский Triumph Bonneville.





Вариант 1972 года с электростартером и передним дисковым тормозом.



Двигатель новинки явно отдавал «британским духом».

«Вертикальная двухстволка» – формула лучших британских байков и... Yamaha XS-1.

Если бы не успех «двойки» на рынке США, Yamaha могла бы запустить в серию эту 2-тактную «четверку».

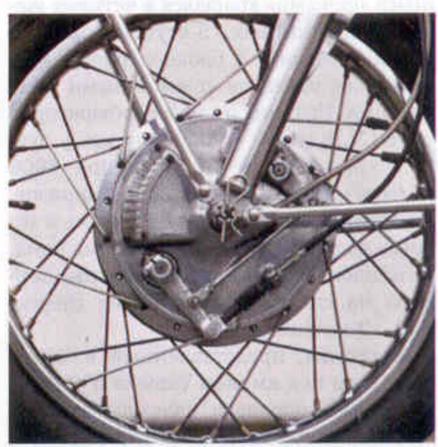
нашивались с прискорбной скоростью. Достоин удивления тот факт, что инженеры концерна не только не стали совершенствовать стартер, но и продолжали упорно запихивать его в новые модели. Именно этот «сверчок» так портит жизнь владельцам Virago!

Чтобы «вылечить» управляемость, японцы пошли на поклон… да-да, к британцам. Перси Тейт, известный мотогонщик и конструктор спортивных мотоциклов, благосклонно согласился проехать на XS-2 вокруг квартала. И затем посоветовал: «Выбросьте к чертям эту раму!» Так с его легкой руки в 1974 году на рынок вышел вариант XS650B (в США известный под индексом TX650-A) с новой рамой и усиленным маятником задней подвески. С тех пор на управляемость никто не жаловался.

Успешные продажи XS вдохновили владельцев концерна на «продолжение банкета». Они отринули все прочие варианты супермотоциклов – типа представленных в Токио в 1971 году роторного RZ201 и GL750 с рядным 4-цилиндровым 2-тактным двигателем – и решили развивать семейство «двоек». Даже придумали лозунг: «Двух цилиндров – достаточно!» В 1972 году дебютировал TX750, еще через год – TX500. Увы, обе новинки с треском провалились. А все тяга к изобретениям! Фактически Yamaha расплатилась за то, что ступила на неизведанные тропки. На TX750 впервые на мото-

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Модель	Yamaha 650 XS-1
Год дебюта	1969
Сухая масса, кг	185
База, мм	1405
Макс. скорость, км/ч	185
Двигатель	2-цилиндровый, рядный, 4-тактный
Рабочий объем, см³	653
Размерность, мм	75/74
Макс. мощность, л. с. при об/мин	53/7000
Макс. крутящий момент, Н.м при об/мин	54/6000
Коробка передач	5-ступенчатая
Рама	дуплексная, стальная
Передняя вилка	телескопическая
Задняя подвеска	маятниковая
Тормоза	барабанные
Передняя шина	3,50-19
Задняя шина	4,00-18



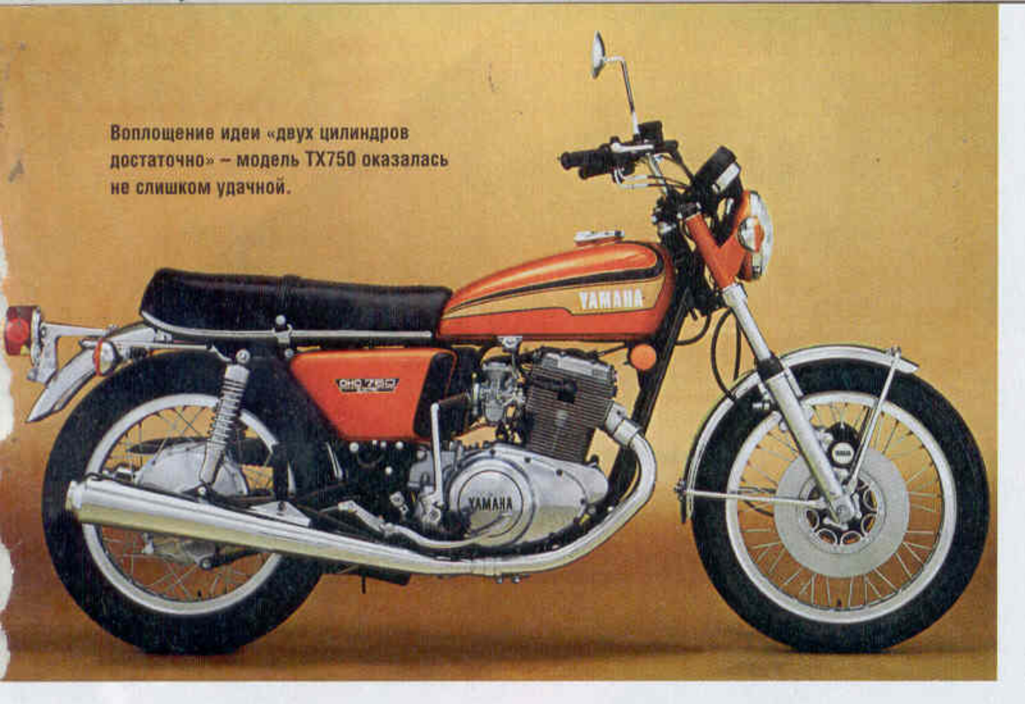
Передний двухкулачковый барабанный тормоз первых версий XS-1.

циклетном двигателе был применен балансирный вал. Но расположили его неудачно: вращаясь, он взбивал масло, а пена отказывалась смазывать мотор. TX500 стал первым в мире серийным мотоциклом с 4-клапанными головками цилиндров. Но инженеры не сумели рассчитать прочность головки, и вскоре по ней змеились трещины…

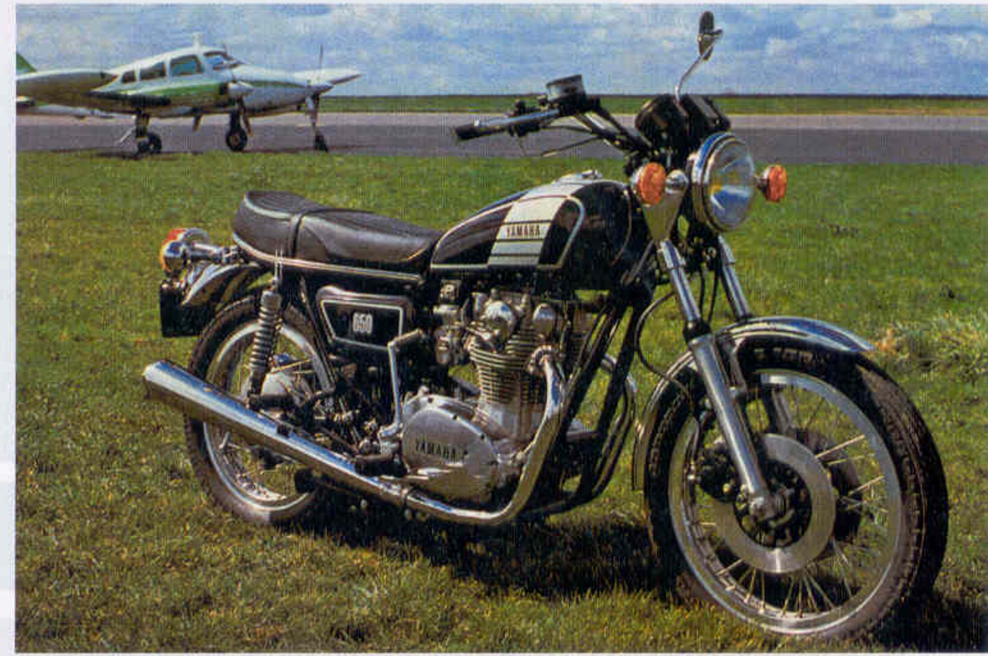
Компанию спасли от краха легкие 2-тактные модели и неизменно популярный XS650. В середине 70-х британские мотоциклы сошли со сцены, и японский англоман остался единственным вариантом для жаждущих рядных «двоек». Оказалось к тому же, что сделанный с большим запасом двигатель легко выдерживает форсировку. В США его приспособили для трековых гонок, а в Европе он стал главным агрегатом для кроссменов-«колясочников».

Накинулись на XS650 и изголодавшиеся кастомайзеры – ведь в ту пору именно «британцы» с рядными «твинами», а не H.-D. были любимыми объектами приложения их «оч.умелых ручек». Да так лихо накинулись, что боссы концерна, почесав затылки, подумали: «А почему бы нам самим не снять все сливки?» Так в 1978 году родилась Yamaha XS650SE, или Special: взметенные вверх «рога» руля, седло со «ступенькой», рубленые концы глушителей и толстенная задняя шина на 16-дюймовом ободе. Надо сказать, не первое упражнение японцев в стиле «кастом» (Kawasaki выпустила малую серию подобных машин тремя годами ранее), но мотоцикл попал в точку! Его годовой тираж, и без того не маленький, зашкалил за 100-тысячную отметку, и на рынке вскоре появилась прорва подражателей – как из Японии, так и из Европы.

Шли годы, Yamaha давно уж отказалась от концепции «Двух цилиндров – достаточно!», выпустив на рынок множество 3-цилиндровых и 4-цилиндровых моделей, а XS650, казалось, и не терял популярности. Он ушел с рынка лишь в середине 80-х годов, оставив сиротами множество безутешных почитателей. Они до сих пор разыскивают по всему свету (главным образом – в США) неплохо сохранившиеся экземпляры. Впрочем, сохранность не имеет особого значения – десятки компаний специализируются на производстве запчастей для этой машины. Чтобы убедиться в ее популярности, загляните в Интернет – мотоциклу посвящены десятки сайтов! Удивительно, что Yamaha до сих пор не выпустила его римейка. Это к тому, что Kawasaki выпускает неокопию своей куда менее успешной W650.

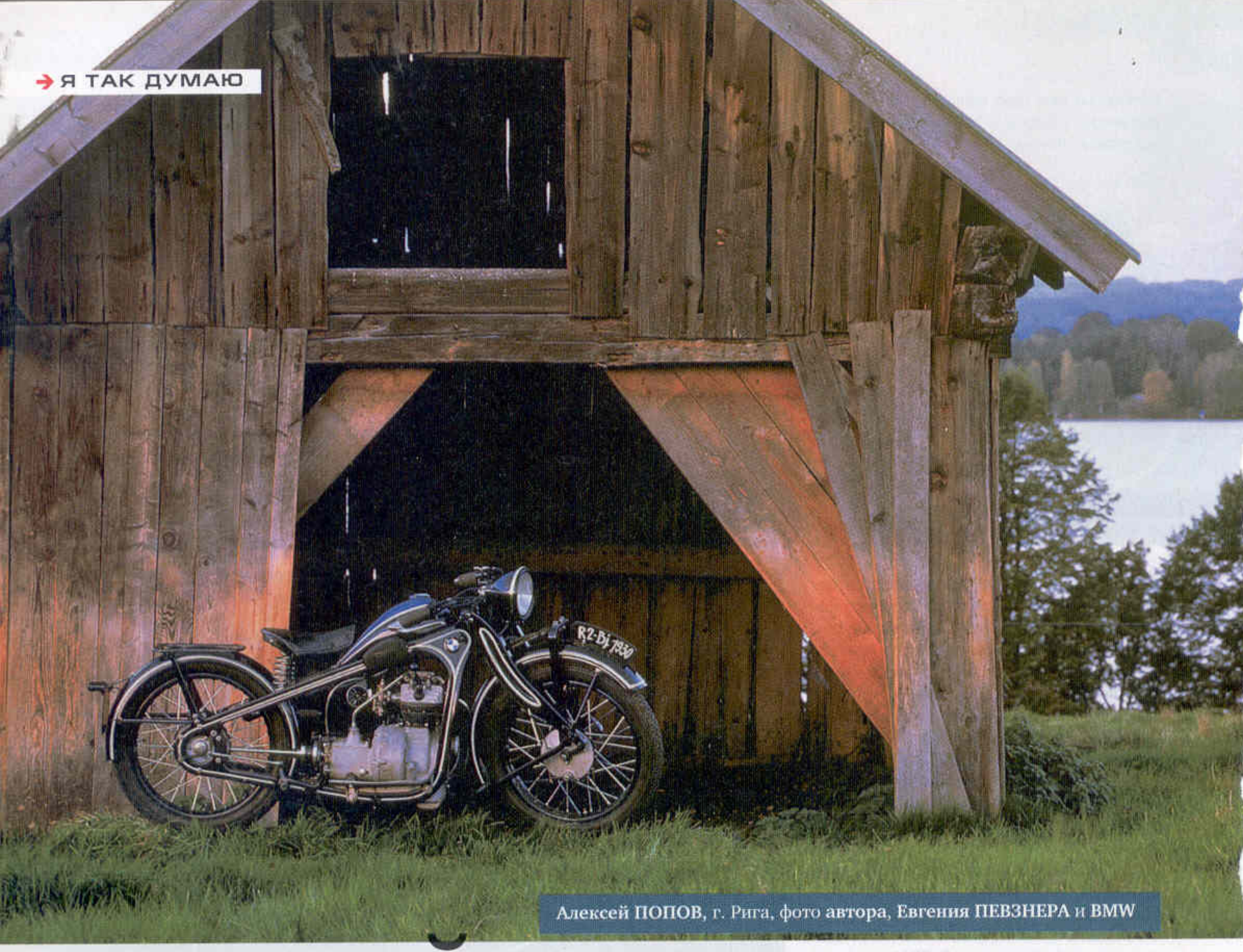


Воплощение идеи «двух цилиндров достаточно» – модель TX750 оказалась не слишком удачной.



Yamaha XS650 образца 1977 года, с новой рамой.

Суперхит стиля кастом – Yamaha XS650SE Special.



Алексей ПОПОВ, г. Рига, фото автора, Евгения ПЕВЗНЕРА и BMW

НЕ УБИЙ ИСТОРИЮ

О РЕСТАВРАЦИИ И ИМИТАЦИИ

Реставрацией мотоциклов, в основном довоенных, я занимаюсь больше двух десятков лет. Знаю, как работают другие, и потому чувствую, что имею право поделиться соображениями на тему «что есть реставрация».

О восстановлении старинных мотоциклов и автомобилей написано много, однако не всегда, на мой взгляд, понятно. Приходится удивляться тому, как превратно многие толкуют само понятие «реставрация». Приведу цитату – она важна для разговора. В «Толковом словаре русского языка» под редакцией С.И. Ожегова сказано: «Реставрация – восстановление обветшалых или разрушенных памятников искусства, старины **в прежнем, первоначальном виде».** Последние слова выделены не случайно – в них и заключен смысл работы, именно они и являются аксиомой, то есть положением, не требующим доказательств. Все то, о чем говорится ниже – следствия этой аксиомы.

Первое и самое важное следствие: цель реставрации проистекает по определению – максимальное приближение облика мотоцикла к тому виду, какой он обрел в момент выхода из заводских ворот. Но с оговоркой: иногда очень важно воссоздать машину как раз не в заводском виде. Пример – военные мотоциклы, поступавшие на фронт. Дооборудовали и перекрашивали их уже в полевых условиях. Так вот интересны они именно в таком виде.

Существуют и просто мемориальные экземпляры: их хозяин, в прошлом какой-нибудь известный человек, внес в конструкцию изменения, и в память о нем мотоцикл лучше сохранить именно таким. Обязательное условие: все эти подробности должны быть документально подтверждены и обоснованы.

И тут мы плавно переходим **к следствию второму:** для успешной реставра-



Это ремесло как беременность: нельзя быть ни чуть-чуть беременным, ни чуть-чуть реставратором.

Гоночный мотоцикл Э. Эрманиса, созданный на базе BMW, – наглядный пример машины, интересной не в «заводском» виде.

Автор с мотоциклом Zundapp KS750, восстановленным в этом году. Хитроумные тактические знаки (обозначения принадлежности к воинской части) на мотоцикле и прицепе нанесены в соответствии с информацией из архивов.

Когда-то это был «Харлей», а сейчас – безграмотный закос под «чоппер».

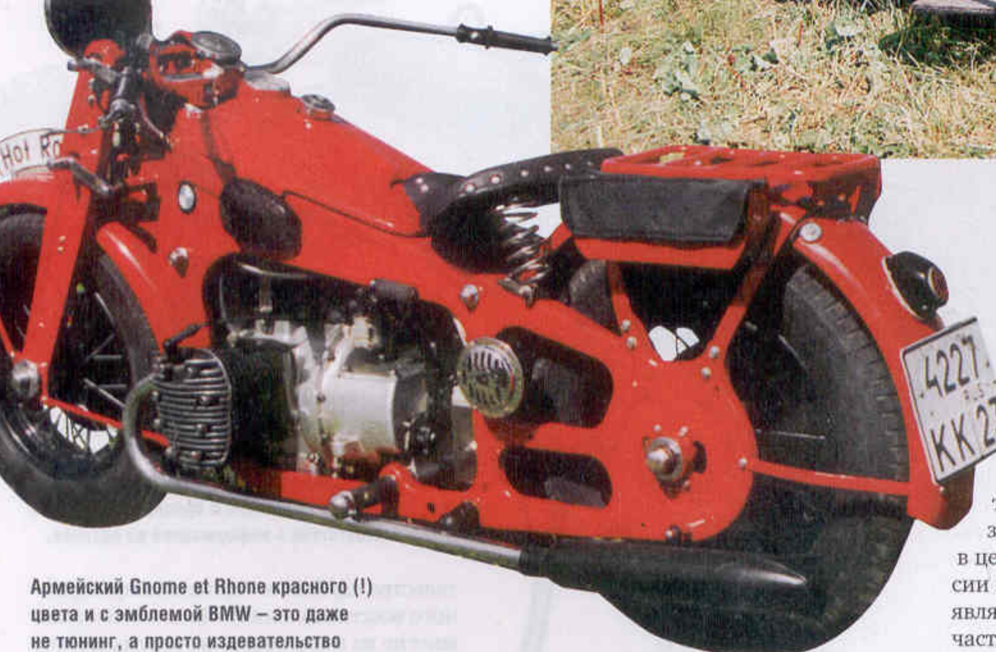
ции необходимо добыть всю информацию о конкретном экземпляре. Любую работу со старой техникой правильно начинать только после того, как удается раскопать фотографии и технические данные, по возможности историю образца, а если повезет – и техническую документацию. Стоит поговорить с предыдущим владельцем, а если есть возможность, то и несколькими из них: наверняка всплывет что-то интересное и о мотоцикле, и о своеобразии мотоциклетной жизни той давней эпохи, в том числе об одежде. Упоминаю об облачении, экипировке не просто так. На слетах антикварщиков иной раз поражает совершенно дикое несоответствие в военной униформе выступающих на армейских машинах (облачиться в нее – не столько особый шик, сколько свидетельство глубоко и тщательно проведенного восстановления). Но, к сожалению, многие из моих коллег не задумываются о том, что стиль их наряда тоже входит в понятие реставрации – ведь технике нужны фон и антураж.

Следствие третье: еще перед началом работы надо решить, с какой целью восстанавливаешь машину. На мой взгляд, лучший вариант – аккуратно хранить отреставрированный мотоцикл и регулярно выезжать с ним на мероприятия, иногда ездить просто «для души». Если же постоянно эксплуатировать ретро-мотоцикл (не важно – в силу того, что не

обзавелся другим транспортом или из желания «круто выступить» в компании), то, скорее всего, потребуются переделки и усовершенствования, несовместимые с понятием «реставрация». Установка современных осветительных приборов, колес, а то и силового агрегата приводит к появлению на свет репликара или предмета, прошедшего процедуру «тюнинга», – но не памятника истории.

Трагедия заключается в том, что кардинально переделывают не только некогда

«Саму механику процесса скрещивания порой невозможно представить, но результаты часто можно встретить на улицах города». (Г. Кук, «Приключения Гаррета»). Это тот самый уродец с мотором H-D и рамой ПМЗ.



Армейский Gnome et Rhone красного (!) цвета и с эмблемой BMW – это даже не тюнинг, а просто издевательство над исторической ценностью.

> Старого аристократа не пристало рядить в новомодные одежды, даже от-кутюр.

массовые, но и уникальные модели. Я был шокирован, когда увидел в репортаже с одного из московских фестивалей «Экзотика» фотографию жуткого монстра, собранного «с закосом» под модный сейчас чоппер. Самое страшное – «это» было собрано на базе рамы ПМЗ А-750 и силового агрегата H-D WLA-42. Бог с ним, с «Харлеем», не такая уж редкая модель (хотя и его жалко), но вот ПМЗ-то – уникум, выжили буквально единицы! Между тем содеянное злодеяние подается как некое достижение.

Не хочу быть ни излишне резким, ни категоричным, потому рассуждаю, смею ли огульно винить тех ребят, которые, насмотревшись в кино и жизни на «крутых байкеров» и их «крутые тачки», ваяют подобных им уродов. Беда, что сегодня норма не читать книг, не ходить в музеи, не знать историю родной страны и мира в целом. Только в последние годы в России возрождается интерес к старине, появляются приличные авто-мотомузеи и частные коллекции. Дай-то Бог, чтобы молодые люди постепенно начали ценить свидетельства истории и осознали, что любая коллекция – это огромный труд и терпение, а реставрация – серьезнейшее из дел.

Отсюда **следствие четвертое:** реставрацию техники обязаны проводить на высочайшем профессиональном уровне. Зачастую же за дело берутся люди, не имеющие ни специальных навыков, ни элементарного образования вообще,

Братья Котельниковы (они же «Братья Пилоты») рядом с восстановленным ими BMW R52. Слева – руководитель реставрационной мастерской рижского Мотор-музея Гунар Дортанс.



Желание восстановить старинный мотоцикл – не повод для разгула фантазии.

не то что технического. Специалистов-реставраторов антикварной техники ни в России, ни у нас в Прибалтике не готовит ни один ВУЗ, поэтому все держится на энтузиастах-самоучках. Но, согласитесь, принцип обучения «методом тыка» в нашем деле неприемлем.

Прошедший в Москве прошлой зимой смотр реставраторов показал, что наметилась тенденция движения к лучшему. Но на той же выставке красовались «плоды» деятельности одной широко разрекламированной мастерской, основатель которой в свое время выдвинул теорию

BMW R12, восстановленный в Москве (неортодоксальная реставрация)...

...и в Риге (ортодоксальная реставрация). Как было сказано в телерекламе: «Почувствуйте разницу!»

о «неортодоксальной» реставрации*. Сам термин еще тогда развеселил многих – вспомнили старую шутку персонажа Булгакова о том, что нельзя быть чуть-чуть беременным: реставрация или есть, или ее нет. Упомянутая мастерская в полном соответствии со своей концепцией продемонстрировала некоторое количество по-своему восстановленных мотоциклов: вишневый DKW KS200 (который почему-то обозначался как модель NZ350) с силовым агрегатом цвета «мокрый асфальт» и пустотелыми алюминиевыми заклепками на крыльях; блистающий зеленым металликом (а ведь такие краски – недавнее изобретение!) Zundapp K800, покрашенный голубым металликом BMW R35, белый BMW R20 и странного цвета BMW R12 с невпопад нарисованными цировками на аляповатых крыльях, неуклюже имитировавших оригинальные крылья «барокко»... Труд в них вложен огромный, и на такой товар есть спрос: порою цена таких аппаратов огромная (о цене вспомнили потому, что это – товар для продажи). Вполне можно предположить, что мастерская выполняла указания заказчиков. Но столь же справедливо предположить, что ремесленники даже не пытались убедить клиентов в неправомерности таких действий. Платили бы деньги!

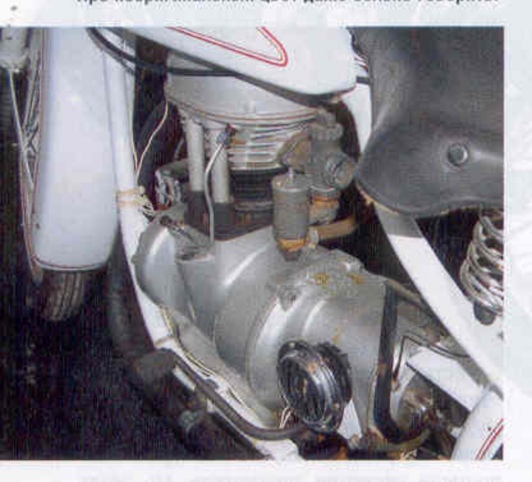
Это жесткие, но, убежден, справедливые упреки... Иногда мастеру недостаточно иметь только золотые руки. Мне как-то предложили приобрести отреставрированный мотоцикл Victoria. Осмотрел я его... Не имея возможности отхромировать бардачки, глушители и другие детали, владелец изготовил их из нержавейки и титана. Работа по качеству замечательная, но с точки зрения соблюдения основ и принципов реставрации – бесполезная. И чуть не взорвался я от возмущения, когда узнал, что оригинальные части, послужившие образцами, хозяин... выбросил. Да их нужно беречь, как бесценный

* Автор, отдадим ему должное, из деликатности не назвал авторов этих кичевых поделок. Мы же считаем, что, раз уж разговор ведется на темы абсолютно принципиальные, «герои» должны быть названы: речь идет о московской мастерской господина Егорова.

Идеально сохраненный Rixe из коллекции московского Музея экипажей и автомобилей. Такой образец не следует и трогать, разве что аккуратно поставить на ход .



Пара BMW R20 с одного ракурса: черный – рижский, белый – московский. У белого – самодельная (и неправильно изготовленная) крышка КПП с неверно размещенным кикстартером, неоригинальный сигнал на «левом» кронштейне, трубка подачи масла в головку цилиндра проложена с отступлениями от конструкции, карбюратор совершенно страшный, и не факт, что оригинальный. Подножки – «от фонаря», гофры – на выхлопной трубе, крышка реле-регулятора, наоборот, блестит, хотя производителем никогда не хромировалась, проводка расположена неаккуратно, сама труба не хромирована, хотя должна. Про неоригинальный цвет даже больно говорить.



скарб!.. Вот вам пример того, как реставраторская безграмотность зачеркнула все результаты кропотливой и очень добросовестной работы.

Призываю подобных эрзац-реставраторов не губить редкие и уникальные машины – лучше заняться чем-нибудь другим – чопперы, что ли, мастерить из «Уралов», вот уж их совсем не жалко…

Если есть средства и созрело решение провести реставрацию мотоцикла, то стоит поинтересоваться (не постесняйтесь и не поскупитесь нанять консультанта), что эта фирма уже сделала, рассмотреть работы, а заодно узнать, «живые» они или это просто красивые массо-габаритные макеты. К сожалению, зачастую под крикливой вывеской скрываются проходимцы.

Но что делать тем, у кого нет средств на реставрацию или хочет самостоятельно восстановить мотоцикл? Здесь приходим **к следствию пятому и завершающему:** самостоятельная реставрация техники возможна, если в результате получится вещь, полностью подходящая под определение аксиомы, сформулированной в начале материала. ⏮

Пример мастерской реставрации: BMW R20 Сергея Тимонина из Подмосковья. Снимок сделан в 1998 г. в Латвии, где машина участвовала в ретро-слете и получила самые высокие оценки специалистов.



Сергей КУПРИЯНОВ, г. Тула,
фото Наталии ДОЛГОЙ

ИНОЙ

4–2+1=ТРАЙК

Идея постройки аппаратов, объединяющих достоинства автомобиля и мотоцикла, продолжает будоражить фантазию самодельщиков.

Не хочу я ездить на том же, на чем ездят все! Купил Kawasaki ZZ-R1100, некогда он был в нашем славном городе «самым-самым», но вскоре в Туле появилось множество иностранных мотоциклов, многие из них мощней и быстрей моего. И потом, спортбайком или чоппером нынче никого не удивишь. Значит, пора самому делать что-то неповторимое.

Трайки часто собирают из автомобильных агрегатов, и я принялся искать подходящую машину. Подвернулась Hyundai Excel, изрядно разбитая, но с целым мотором. В мастерскую нашего клуба «Черный легион» ее втащили на боку: по-другому не пролезала в дверь. Начинать было страшновато. Когда пытался объяснить ребятам, что же, собственно, должно получиться, с ужасом понимал, что сам этого не представляю. Сделал «болгаркой» первый надрез, второй… и вскоре автомобиль превратился… в груду железа. От задней части взял заднюю панель с бампером, крыльями и куском багажника. В нее врезал «морду» автомобиля вместе со всеми «внутренностями» моторного отсека, его задней стенкой и лонжеронами. Получился кузов с моторным отсеком и маленьким багажником. К лонжеронам и верхним точкам крепления амортизаторных стоек прикрепил раму передней части трайка. Автомобильные крышку багажника и капот подогнал к образовавшейся конструкции.

Сколько раз пришлось переваривать раму, теперь и не упомню. Все несущие участки сварил из бесшовных труб, вспомогательные (подножки, подставки) – из обычных водопроводных. Конструкция получилась прочной и жесткой (в том убедился во время поездок по разбитым вдрызг тульским улицам): на шоссе при скорости 120 км/ч можно отпускать руль – даже при порывах бокового ветра аппарат держит дорогу.

О компоновке: многие трайки «козлят» из-за того, что у большинства из них двигатель вынесен за пределы колесной базы, за заднюю ось – вот он и перевешивает. У моего аппарата мотор перед задней осью, вот почему переднее колесо от дороги не отрывается.

В задней подвеске использовал стойки от ВАЗ-2109. Передняя вилка – на базе кроссовой от CZ. Удлиненные несущие трубы, траверсы и рулевую колонку сделали на заводе, подвижные трубы и вся



Узел привода тормозов перекочевал на правую сторону задней панели моторного отсека. Верхние трубы рамы прикручены к точкам крепления стоек к кузову.

«начинка» остались без изменений.

Задние тормоза собраны из деталей «корейца». Штатную тормозную систему, она установлена на перегородке между багажником и мотором, не переделывал, она соединена тросиком с педалью, вынесенной под правую ногу. Задних тормозов для нужного замедления вполне хватает, но передний я обязательно доделаю. Механизм привода сцепления собран из штатного троса и тяг. Вначале для тормоза и сцепления из чистого хулиганства приспособил велосипедные педали. Думал, подурачусь – поменяю. Но с ними оказалось настолько удобно ездить, что оставил.

Обнаружилась важная для трайкостроителя особенность конструкции корейского «донора»: кулисой коробки передач управляют два троса. Рычаг переключения передач не связан жестко с силовым агрегатом, и его можно установить в любом удобном месте. Тросы немного удлинил и подвел к рычагу так, чтобы передачи включались, как положено: первая – вперед, вторая – назад и т. д.

На привычном месте бензобака установил фальшбак со встроенной приборной



На капоте моторного отсека установлены пассажирские сиденья.

«АНТИКВАРНЫЙ» МАРАФОН



Маттиас Шепп, сотрудник одной из крупнейший европейских газет «Штерн», организовал транссибирский мотопробег из Пекина в Берлин через Москву. Участников марафона (уже пройдено около 10 000 км) – четверку немцев, англичанина и китайца – объединяет любовь к антикварным мотоциклам. Смельчаки отправились в путь на китайских мотоциклах с коляской Chang Jiang CJ 750 («клон» ирбитского М-72), выпускающихся 50 лет практически без модернизации. О приключениях группы «Мото» планирует рассказать подробнее после завершения «антикварного» марафона.

МУЗЕЙ ОППОЗИТОВ В ИРБИТЕ

На родине «Уралов» в Ирбите открылся для свободного посещения крупнейший в России музей оппозитов. Около сотни экземпляров техники, выпущенной ИМЗ начиная с середины XX века, собраны под крышей здания бывшего городского кинотеатра. Здесь не только серийная продукция, но и специальные, и экспортные модели, уникальная спортивная техника прошлых лет, зарубежные аналоги. «Железную» экспозицию дополняют книги о мотоциклах, плакаты, вырезки из газет и журналов разных лет.

В ИЖЕВСКЕ КАК НА ВУЛКАНЕ

Новости из Ижевска приходят часто, но, к сожалению, не о новых моделях или модернизациях, а все больше о структурных или должностных изменениях в ОАО «Ижевские мотоциклы». На этот раз поступило известие о том, что волею руководителей завода от конструкторского бюро отделили экспериментальный цех. Это попахивает прекращением разработок новых моделей мототехники. В экспериментальном цехе собираются выпускать малые серии болотохода «Самсон», эндуро на базе «Юнкера» и 50-кубового эндурика. А где собирать и опробовать то, что предложат конструкторы? Например, модели с 4-тактными двигателями китайского производства? Или на предприятии отказались от этой затеи? Очень похоже: проработку «китайского» варианта начали уже года три назад. Так это «начало» затянулось или то, что происходит в Ижевске сегодня, – начало конца?



панелью от того же Hyundai Excel. Настоящий же бак емкостью 25 литров расположил за двигателем, под полом багажника.

Фары подбирал, руководствуясь эстетическими соображениями, но и по мощности света они оказались удачными. Прямые лучи основных фар прекрасно освещают дорогу, но встречных водителей не слепят. А если включить и те четыре, которые установлены на верхней дуге, образуется рассеянный поток света. Все видно прекрасно.

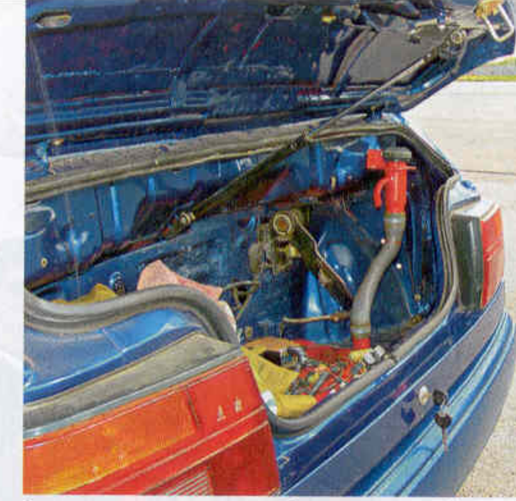
В ГИБДД долго решали, к какой категории «приписать» мой трайк: это и не мотоцикл, и не автомобиль. На трактор тоже вроде бы не похож. А не регистрировать тоже не положено. Покопались – обнаружили в одном из документов формулировку «иное». Обрадовались – тут же приписали трайк в эту странноватую категорию.

Многие донимают вопросом: во сколько обошлась постройка аппарата. Что ответить? Потратил на «железо» до $4500. Но сколько стоит мой труд и труд помогавших мне друзей? Много!

Общие данные: сухая масса – **около 500 кг** ■ длина – **3650 мм** ■ ширина – **1750 мм** ■ база – **2610 мм** ■ общая высота – **2090 мм** ■ высота по водительскому седлу – **770 мм** ■ высота по пассажирским сиденьям – **1020 мм** ■ объем бензобака – **25 л** ■ скорость – **свыше 150 км/ч***. **Двигатель** – Hyundai без переделок: рабочий объем – **1500 см³** ■ мощность – **90 л. с.**; система питания – карбюратор с электронным управлением. **Трансмиссия:** полностью от Hyundai Excel. **Ходовая часть:** задняя часть собрана из деталей кузова автомобиля ■ рама передней части самодельная, все силовые трубы бесшовные ■ передняя подвеска – телескопическая вилка, неподвижные трубы, траверсы и рулевая колонка – самодельные, остальные детали – от кроссового CZ ■ задняя подвеска – стойки от ВАЗ-2109. **Тормоза:** передний – пока отсутствует ■ задний – детали Hyundai. **Колеса:** переднее – **130/90/16"** ■ задние – **245/45/16"**. **Электрооборудование:** блок управления двигателем и проводка Hyundai ■ фары – **6 шт.**, две на передней вилке и четыре на верхней дуге; задние фонари и панель приборов Hyundai Excel. **Стоимость деталей:** около $4300–4500.

*Сведения предоставлены хозяином мотоцикла.





Багажник невелик, но все необходимое в дальней поездке помещается. В глубине багажника видна педаль тормоза от автомобиля-«донора». Она соединена с педалью под ногой водителя тросом.



Все тросы и электропроводка протянуты вдоль верхних труб рамы. Установленые в шутку велосипедные педали прижились на трайке.



В ЭТОМ ДВИГАТЕЛЕ НЕТ КОЛЕНВАЛА

Мало что меняется в конструкции двигателей внутреннего сгорания (ДВС): в целом они такие же, что и 100 лет назад. И все же появляются сомневающиеся в незыблемости конструкции. Знакомьтесь: Виталий Константинович ФРОЛОВ из города Николаева (Украина) – бывший авиатор, автомотокроссмен (он мастер спорта), изобретатель и мастер с золотыми руками. Он сначала усовершенствовал коленвал, а затем и вовсе изгнал его из своих моторов.

ЗАБЫТОЕ ГЕНИАЛЬНОЕ

В начале изобретательской карьеры, 30 лет назад, Виталий Фролов еще не замахивался на то, чтобы изменить ДВС – ограничился малым: установил на коленвал особые накладки. Когда они изнашивались, менял их вместе с вкладышами, и вал продолжал работать. Просто? Тем не менее, до этого раньше никто не додумался. Виталий получил первое авторское свидетельство, его наградили серебряной медалью Выставки достижений народного хозяйства СССР – в те времена считалось очень почетным стать лауреатом этой награды.

Так часто бывает: гениальные изобретения забываются. Чудесный коленвал так и не был внедрен...

Похоже, обида на неразумное человечество вылилась у Виталия в нелюбовь к коленчатым валам, и позже он беспощадно «уничтожал» деталь во всех своих последующих разработках. И сформулировал один из принципов: коленчатый вал – деталь несовершенная.

СТРАННЫЙ ОППОЗИТ

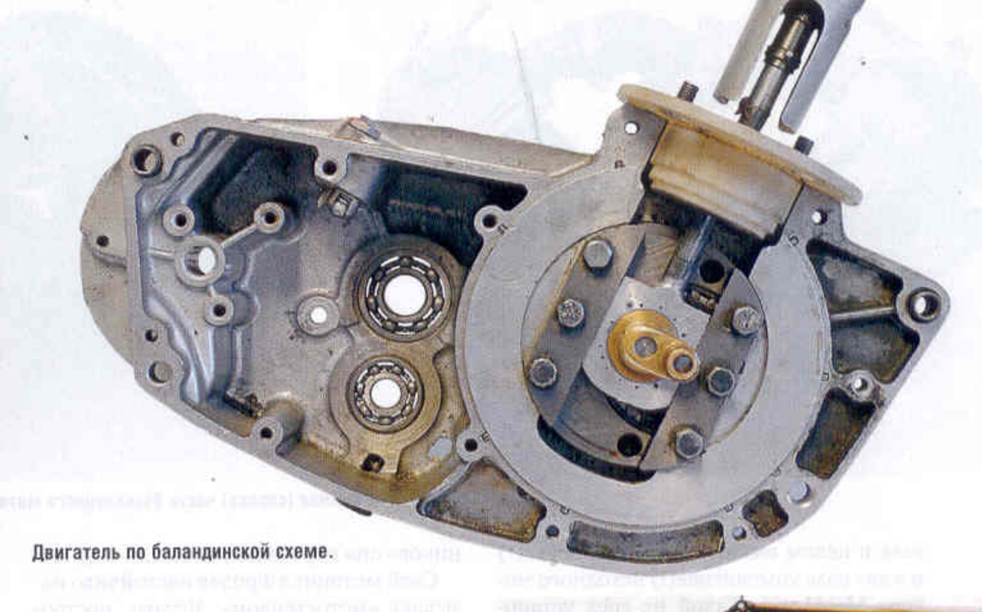
Однажды он получил заказ от специалистов воздушно-десантных войск: разработать двигатель – помощник суперсолдат. Мотор, сказали ему люди в мундирах, должен быть легким, экономичным, безотказным в воздухе, на земле и воде. И вскоре такой появился – 2-тактный оппозит, в основе которого лежал мотор «Иж-Юпитер 5».

Оппозит Фролова необычный – без уплотнительной перегородки между кривошипными камерами, так усложняющей конструкцию ординарных 2-цилиндровых двухтактников. Коленчатый вал (до поры до времени Фролов оставил его в покое) – с двумя опорными подшипниками (вместо трех), что снизило его вес и длину. В конструкции Фролов использовал два своих изобретения: «Демпфер

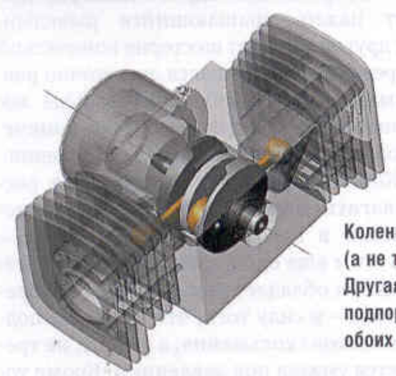




Оппозит из «планетовских» деталей.



Двигатель по баландинской схеме.



Коленвал на двух опорах (а не трех, как принято). Другая особенность – подпоршневое пространство обоих цилиндров общее.

крутильных колебаний коленчатого вала ДВС» и «Узел двигателя внутреннего сгорания».

Мотор получился компактным и «бодрым» – в 1,5 раза возросли мощность и крутящий момент. Он предназначался для сверхлегкой авиации, водномоторного спорта. В 1988 г. пришел заказ на изготовление 300 моторов для дельтапланов. Опытный мотор УМБ-760 устанавливался и на автомобиль ЛуАЗ, планировалось начать его серийный выпуск.

В 2001 году появился мотоцикл, который сразу привлек внимание байкеров. Еще бы: во время демонстрации работоспособности аппарата на второй передаче заднее колесо срывало в букс. Производство движка планировали развернуть на одном из харьковских заводов – для переоборудования обычных «Ижей». Но нагрянули известные события с распадом СССР, и проект так и остался невоплощенным.

УЛУЧШЕННЫЙ БАЛАНДИН

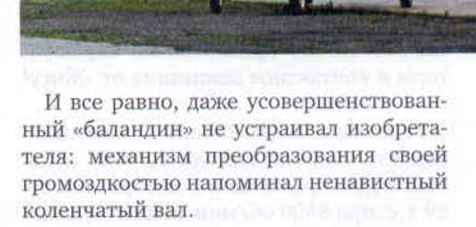
Вконец разочаровавшись в коленчатых валах, Виталий Фролов увлекся бесшатунными двигателями Баландина. У этих моторов нет не только шатуна, но и коленчатого вала: преобразование возвратно-поступательного движения поршня в них происходит посредством особого эксцентрического механизма.

Недостаток баландинского «бесшатунника» – излишне высокие требования к точности изготовления эксцентрика. Модернизировав узел преобразования, Виталий изготовил два опытных мотора: один смонтировал в картере «Минска», использовав штатные цилиндр, головку, сцепление и КП. Второй по этой же схеме был от начала до конца самоделкой.

Иногда он давал мотогонщикам свои моторы – и те выигрывали. Техкомиссия их не засекала, потому что о необычных «внутренностях» никто и не догадывался: габариты двигателя оставались прежними. Настолько не догадывались, что однажды в гонках по спидвею победившего спортсмена дисквалифицировали с формулировкой... «опасно ехал». Но никто не продолжил мысль: ведь это происходило в силу избытка мощности мотора. Никому в голову не пришло заглянуть вовнутрь.



Усовершенствованный механизм преобразования.



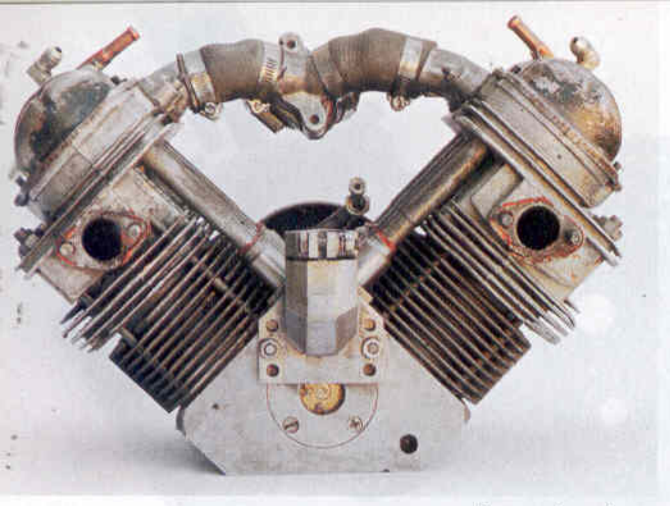
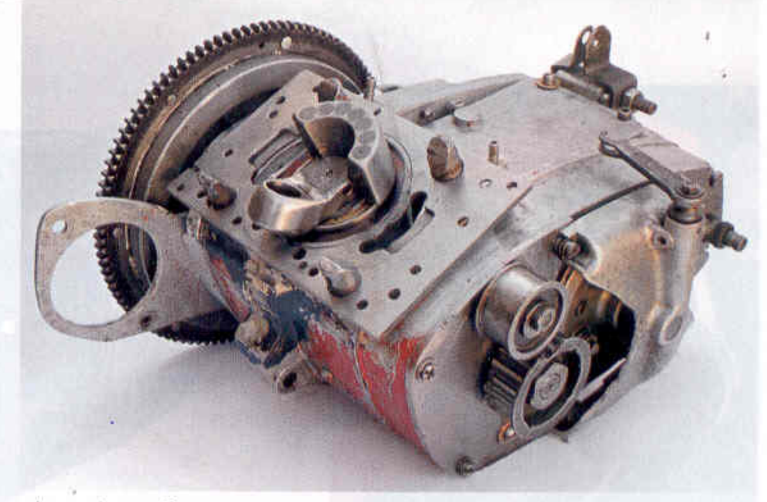
Мотодельтаплан, оснащенный двигателем Виталия Фролова.

И все равно, даже усовершенствованный «баландин» не устраивал изобретателя: механизм преобразования своей громоздкостью напоминал ненавистный коленчатый вал.

МОТОСТЕНД

Однажды на глаза Фролову попался ткацкий станок. Другой бы прошел мимо, но нашего пытливого героя натолкнул на нетрадиционное решение. И в 2001 году он изобрел собственную конструкцию механизма преобразования возвратно-поступательного движения во вращательное. Изобретательство ради патентов – не его страсть: во Фролове жило неуемное желание воплотить идею в металле. Он построил не маленький движочек-игрушку, как было с мотором по «баландинскому» принципу, а полноразмерный силовой агрегат. Так появился на свет 4-цилиндровый 4-тактный V-образник. В качестве базовых деталей использовал головки цилиндров, цилиндры и поршни от «Запорожца», причем без особых доработок, разве что, в силу увеличившегося хода поршней, рабочий объем с 993 см³ возрос до 1100.

Так ведь уменьшился в размерах и картер (коленвала-то нет!), и двига-

Верхняя (слева) и нижняя (справа) части бесколенного мотора.

тель в целом вышел в три раза легче(!) и в два раза компактнее(!) исходного мотора МеМЗ-966. Такой не грех установить на мотоцикл. Что и сделал.

Верхняя часть двигателя выполнена съемным блоком и установлена на картер кроссового двигателя ЧЗ-250 со сцеплением и КП. Чтобы демонтировать верх мотора, достаточно открутить всего четыре болта – 10 минут хлопот. Рама – от шоссейно-кольцевого «Ижа» с подвесками от «Чезета», бак – от «Явы». Мотор настолько компактен, что если посмотреть на аппарат сбоку, то он вписывается в габариты ижевского движка, а если смотреть сверху, то его не видно из-под бака. Силовому агрегату еще предстоит пережить доводку, а пока на нем установлены достаточно примитивные карбюраторы и контактное зажигание от «Жигуля»-«копейки».

Благодаря возможности значительно поднять обороты выходного вала механизма преобразования с мотора «сняли» 89 л. с. при 8800 об/мин. Масса «чумовоза» – около 180 кг. Согласитесь, для байка с кубатурой 1100 весьма недурно: у большинства зарубежных «одноклассников» она переваливает за 220–240 кг.

Свой мотоцикл Фролов настойчиво называет «мотостендом». Кстати, построенный в 1885 году Готтлибом Даймлером первый мотоцикл тоже по сути был мотостендом – на нем немец-первооткрыватель отлаживал новый в то время поршневой двигатель Отто.

СЕКРЕТ – В ЦИЛИНДРЕ

Своими фантастическими показателями мотор Фролова обязан именно тому, что в конструкции нет коленчатого вала. Вместо него используется рычажный механизм преобразования, напоминающий шарнир Гука. С виду все просто, но объяснить, как он работает, никому толком не удается – это надо видеть. Изобретатель охотно демонстрирует механизм в работе. Но секрет все же есть – он заключен в некоей цилиндрической детали, которая крепится к проставке, установленной между блоком цилиндров и низом мотора. Фролов называет этот узел демпфером, или уравнителем крутильных колебаний – на него изобретатель и оформил патент.

Со стороны цилиндров в демпфер входит палец, вращающийся рывками, а с другой выходит шестерня конической передачи, вращающаяся достаточно равномерно и без вибраций. Дальше все тривиально – вторая шестерня конической передачи сидит на валу сцепления.

Коническая передача позволяет располагать мотор относительно трансмиссии в каком угодно положении – и в этом еще одно преимущество двигателя. Он обладает повышенным моторесурсом – в силу того, что здесь нет подшипников скольжения, а значит, не требуется смазка под давлением. Кроме того, практически отсутствуют боковые силы воздействия на детали цилиндро-поршневой группы, нет мертвых точек и момента инерции деталей, механизма преобразования движения поршня во вращение вала.

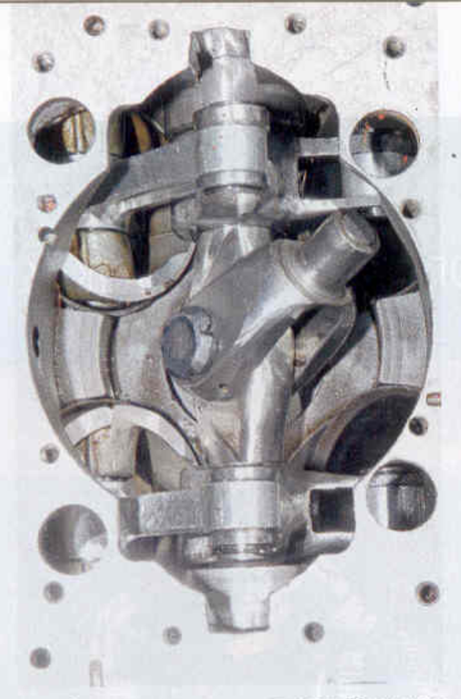
Изобретатель утверждает – признаться, в это верится с трудом – что в его механизме можно во время езды плавно изменять хода поршня, вплоть до нулевых. А это открывает перспективы двигателей с совершенно новыми качествами.



Круто: мотор 1100 см³ в габаритах рамы «Ижа»!



V-образная «четверка» скомпонована так, что из-за бака мотор не просматривается.



Эти детали заменяют громоздкий коленвал (вид на блок цилиндров снизу).



Демпфер крутильных колебаний – ноу-хау В. Фролова.

ЗАДАНИЯ НА ЗАВТРА

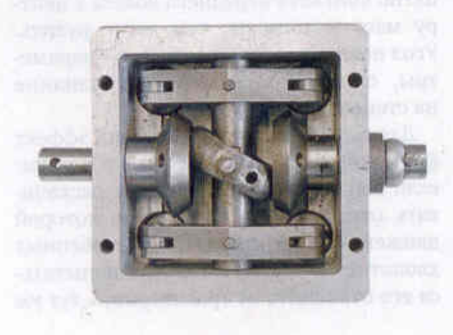
Его не следует считать непризнанным самоучкой-неудачником. О результатах творчества Фролова писали в авторитетных журналах «Крылья Родины», «Изобретатель-рационализатор», «Наука и жизнь», «Моделист-конструктор», «ИР Украины», «Авиация общего назначения» и других. Наш изобретатель получил пять авторских свидетельств, подал еще пять заявок.

Сейчас Виталий Фролов работает консультантом в недавно созданном Николаевском политехническом институте на кафедре ДВС. У него есть почитатели, в меру возможностей они помогают Виталию. Совместно с соратниками он организовал компанию «Двигатели Фролова».

К нему приезжали конструкторы с Ижевского и Киевского мотозаводов. Ижевчан заинтересовал 2-тактный оппозит, киевлянам он пообещал разработать 4- и даже 8-цилиндровый двигатель для трайка «Днепр-300», более того, продемонстрировал макет с действующей кинематической схемой. Подписан договор с Харьковским автодорожным университетом о разработках в области новых экологически безопасных двигателей для городского транспорта, а также мотора, который мог бы приводить в движение скутер или мотоколяску в течение двух часов, и для него хватало бы горючего из маленького баллончика с газом. Понятно, что это будет двигатель совсем другого типа. К примеру, если современные моторы Фролова обладают удельной мощностью 100 г/л. с., то в перспективе, убеждает изобретатель, показатель можно довести до 10 г/л. с. Кое-какие наметки у него уже есть, но он не торопится приподнимать покров тайны.



Модель бесколенной «квадратной» «четверки».





Газовый двигатель будущего: если дунуть в трубку, выходной вал раскручивается до 13 000 оборотов!

Над материалом работали: **Алексей БЕССАЛЫЙ, Иван КСЕНОФОНТОВ (Москва), Владимир ТУРАЕВ (Павлоград, Украина).**

ТРАГИКОМЕДИИ ФРОЛОВА

НЕТРАДИЦИОННЫЙ ПОДХОД Во времена службы в ВВС Фролов поразил симпатизировавшего ему генерала, когда заставил АН-2 лететь хвостом вперед. Генерал в сердцах вымолвил: «Уж лучше бы ты водку пил.»

НА «ШИЛЕ» – К ПОБЕДЕ Один из двигателей Фролова был смонтирован в картере мотоцикла «Минск», внешне он ничем не отличался от обычного. В то время лаборатория Фролова располагалась на спортивно-технической базе картингистов. Мотору еще только предстояли испытания, и он все время был скрыт от любопытных глаз брезентом. Но «шила в мешке не утаишь»: однажды, когда Фролов улетел в командировку, ребята втихаря установили мотор на карт. И выиграли чемпионат Украины! Потом вернули движок на место. Только через несколько лет признались в содеянном.

С ДУМАМИ О ВЫСОКОМ Фролов наивно полагал, что в большинстве своем люди готовы бескорыстно продвигать технические идеи. Пока со своими разработками не обратился в одну из западных фирм. Чиновник, поблагодарив за помощь в содействии прогрессу, сказал, что в компании также ведутся исследования в том же направлении, так что в помощи Фролова не нуждаются. А вскоре на пороге лаборатории Фролова объявился господин и предложил два роскошных Audi в обмен на фроловские ноу-хау. Виталий указал на дверь. Никогда больше он не допускал и мысли о чьих-либо чистых помыслах.



МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ ДЕПАРТАМЕНТ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ ВЛАСНОСТІ
УКРАЇНСЬКИЙ ІНСТИТУТ ПРОМИСЛОВОЇ ВЛАСНОСТІ (УКРПАТЕНТ)

№

Міністерство освіти і науки України цим засвідчує, що додані матеріали є точним відтворенням первісного опису, формули і креслень заявки № **2003010617** на видачу патенту на винахід, поданої **23.01.2003**

Назва винаходу:	ЧОТИРИТАКТНИЙ ДВИГУН ВНУТРІШНЬОГО ЗГОРЯННЯ
Заявники:	Костенко К.М., Фролов В.К., Цибуленко В.І.
Дійсні автори:	Костенко К.М., Фролов В.К.

УКРАЇНА

За дорученням Державного департаменту інтелектуальної власності

А.Красовська

РУЛИТЬ ИЛИ КОНТРРУЛИТЬ?

РЕКОМЕНДАЦИИ ДЛЯ ВСЕХ, КТО ЕЗДИТ ПО ДОРОГАМ НА СПОРТБАЙКАХ, «ДОРОЖНИКАХ», ДАЖЕ ВЕЛОСИПЕДАХ.



Быстро переложить мотоцикл в левый поворот из правого (все только что из него вышли) можно только при помощи быстрого контрруления. Смотрите, тела гонщиков готовы к левому повороту.

Продолжаем разговор о технике вождения современного байка. Самое время поговорить о рулении как способе изменения направления движения. Если проще – как поворачивать.

Что заставляет мотоцикл изменять направление движения?.. В детстве все падали с велосипеда во время первых попыток проехать самостоятельно, без боковых вспомогательных колесиков. Знаете, почему падали?.. Вспомним, что учили делать взрослые: поворачивать руль велика в ту сторону, куда он намеревается упасть. Заметим, когда он туда уже наклонился. А почему наклонился-то? Не смогу объяснить, если не растолкую принципы контрруления – придется «разжевывать», что это такое.

Контр-: противодействие, противоположность. Руление – смена направления движения. Контрруление – смена направления движения противоположным обычному способу.

Теперь – парадокс: следующая фраза – не ошибка и не глупость: едешь ты прямо и собираешься повернуть, допустим, направо, для этого надо повернуть (на мгновение) руль влево – и только тогда байк едет вправо, потому что наклонится вправо от движения руля влево.

Сознание этого не принимает, ведь почти все ездящее в нашем физическом мире работает наоборот. Вы будете убеждены, что все происходит именно так, а не иначе, пока, набравшись терпения, не дочитаете.

Существует такая штука – гироскоп. Простейший пример гироскопа – велосипедное колесо. Оно правилу вашей очевидности не подчиняется. Раскрутите его и держите за ось. Ваши попытки посредством воздействия на ось изменить положение вертикально «стоящего» вращающегося колеса закончатся, скорее всего, ничем: гироскоп сопротивляется изменению положения оси. А ведь именно те же попытки все мы совершаем, когда пытаемся повернуть мотоцикл. Приходится постараться, поскольку у мотоцикла два колеса и оба создают гироскопический эффект – сопротивляются. Поэтому-то байк в движении весьма стабилен. И чем быстрее едешь, тем труднее поворачивать, потому что с набором скорости и сила противодействия повороту возрастает. Это – физика! На протекание физических процессов влияет и геометрия мотоцикла: чем меньше угол наклона вилки, тем легче поворачивать и наклонять мотоцикл. И другое: чем ближе пятно контакта переднего колеса к центру масс мотоцикла, тем легче рулить. Угол наклона вилки и ее вылет – параметры, оказывающие ключевое влияние на степень управляемости.

Для водителя гироскопический эффект формулируется простым утверждением: если движущийся мотоцикл не раскачивать относительно прямой, по которой движешься, он стабилен и особенных хлопот не доставляет. Но если попытаться его отклонить от траектории, – тут уж

будь начеку. Вспомните, как ведет себя байк в двух ситуациях – при наезде на кочку в повороте и на прямой. В повороте он начинает рыскать, при движении по прямой та же кочка никак не воздействует на стабильность аппарата. А вот теперь перейдем к тому, что должен и не должен делать сидящий за рулем.

У большинства мотоциклистов при рулении срабатывают практически все ИНСы (если помните по нескольким предыдущим публикациям в рубрике «Мастер-пилот», так мы сокращенно называли проявления инстинкта самосохранения). Это большинство не желает (в голову не приходит!) «открывать» газ , пока не закончит поворачивать и не будет уверено в том, что траектория надежна и костям ничто не угрожает. По-человечески их поймешь. Вот только мотоцикл этого понимать не желает (см. «Мото», 2/04, «Газуй, вопреки инстинкту»). Остается только преодолеть себя и открыть газ.

Правильно рулить – значит, осознать «по физике», как происходит смена направления. Понять это не очень сложно.

Поворачиваем руль – мотоцикл наклоняется. Наклон происходит, исходя из физических законов, инженерных принципов конструирования мотоциклов (их «разжевывать» излишние), а также, что убедительнее всего, из вашего личного опыта. Но как только мотоцикл уже наклонен на угол, адекватный конкретному повороту, и ваше воздействие на руль прекращается, не переднее колесо – заднее становится «наклоняющей силой» и вынуждает байк продолжить поворачивать, поскольку держит угол наклона. (Это и к тому, что в повороте совершенно бесполезно руль сжимать – вы только вредите процессу управления. Вспомните, о чем мы писали в материале «Хорошо сидим», «Мото», 5/04). Если правильно работать газом, единственное, что может изменить угол наклона, – утрата сцепления с асфальтом или торможение.

Отсюда вытекает правило: один поворот – одно руление. Подруливание уже в повороте (так называют одно или несколько дополнительных рулений) – ни что иное, как проявление ИНС-3 – инстинкта самосохранения № 3, срабатывающего по уже не раз обсужденным причинам: подруливаю, потому что не вписываюсь в поворот, вошел в поворот слишком быстро т. п. Иначе говоря, подруливанием пытаются исправить ошибки, допущенные на входе в поворот. Как и другие ИНСы, этот тоже работает против замыслов водителя, ухудшает процесс управляемости. Потому что противоречит возможностям мотоцикла, предопределенным его конструкцией.

Смотрите, как вредит ИНС-3. Например, пилот заходит в поворот слишком широко и пытается исправить ситуацию дополнительным рулением – сильнее наклоняет мотоцикл. Результат не лучше, а хуже: сцепление резины с трассой ухудшается, стабильность байка теряется. Ко всему невольно меняется посадка, что также положительным признаком не назовешь. Эту ошибку допускают так же часто, как и добавление/сброс газа. Причем «игра» газом зачастую совмещается с подруливанием.

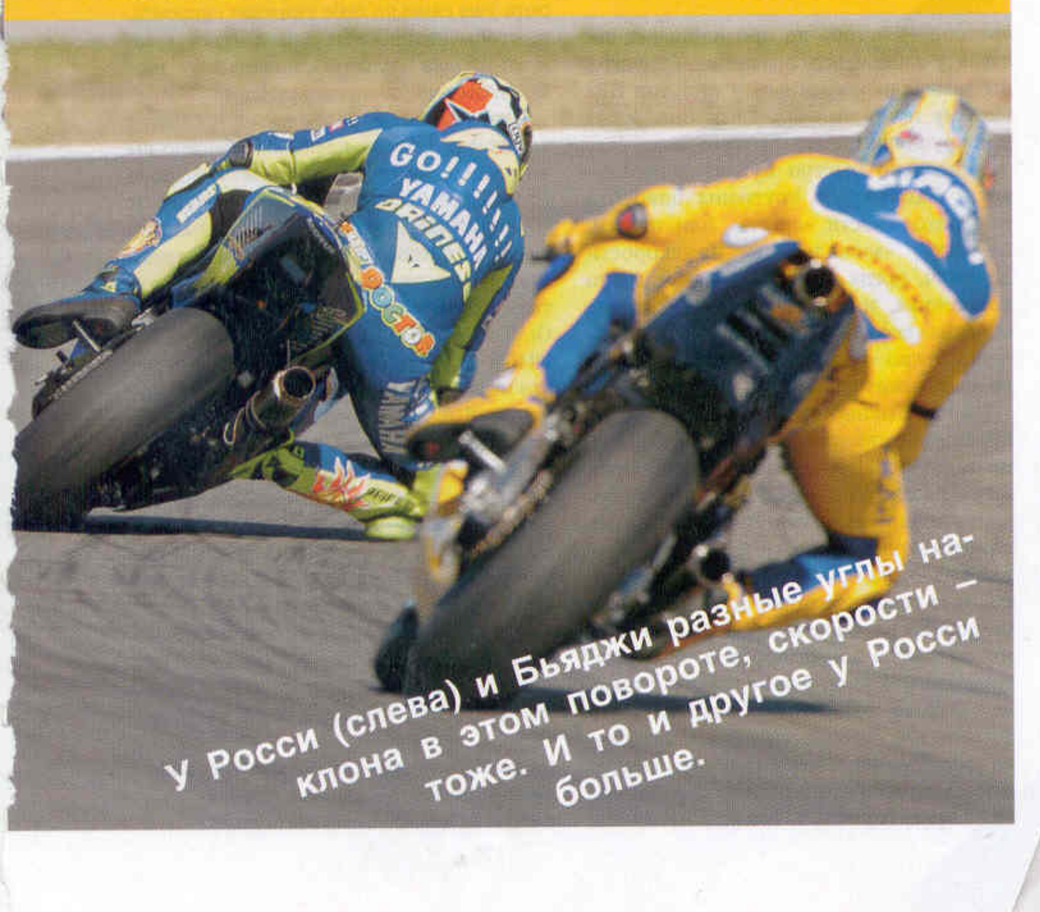
И покатилось: изменения развесок усугубляются, это, в свою очередь, мешает «работать» подвеске, и, опять-таки, сцепление колес с дорогой катится к нулевому значению. Отсюда легко догадаться, что неожиданные заносы – следствие этих самых инстинктивных действий. Теперь, надеюсь, вы получили доказательство того, что принцип «одно руление на один поворот – единственно верный». Мало его просто знать и принимать – пилот обязан «ввести» его в подкорку, довести все процедуры руления до двигательного стереотипа – и никогда больше о нем не задумываться.

Как у любого правила, у этого тоже есть исключения. Допустимы незначительные подруливания в поворотах из-за потери сцепления (попал на песок и т. п.) или для объезда препятствия. Но действуйте предельно точно и плавно. Плавность действий – одно из главенствующих правил обеспечения и ездового результата, и безопасности – собственной и других участников движения.

О скорости руления – ею тоже нужно управлять. Да, входить в поворот страшно, и именно из-за страха новички стараются наклонять мотоцикл не очень быстро и не очень низко. Но, чуть освоившись, проходят повороты (в том числе и на обычных дорогах) с гораздо более сильным наклоном, чем это необходимо для конкретной скорости. Если кто-то убежден, что это очень круто, то разочарую – совсем нет, скорее, наоборот: вы смотритесь, как малышка на маминых «шпильках» и в помаде до ушей. Правильнее проходить повороты меньше наклоняясь, но с большей скоростью. Чем круче угол – тем все хуже: кочки, неровности, скользкие участки приведут к заносу или рысканью. Приемы руления – не для форсу, их цель – изменить направление движения, точно пройти поворот с минимальным для конкретной скорости углом наклона.

За время руления (движения рулем)

Чтобы не упасть, надо повернуть руль в сторону наклона. Но почему мотоцикл наклоняется?



У Росси (слева) и Бьяджи разные углы наклона в этом повороте, скорости – тоже. И то и другое у Росси больше.



Лучший способ понять, как правильно поворачивать, – понаблюдать за действиями мастеров.

байк успевает проехать какое-то расстояние. Понятно, что чем больше времени тратится на движения рулем, тем дальше от точки входа в поворот проходит байк. Пилоту, медленно рулящему, придется излишне заваливать мотоцикл, чтобы вписаться в поворот. Если точка входа выбрана правильно и угол наклона тоже отработан, то, чтобы пройти поворот побыстрее, придется и рулить поэнергичней. При заданной скорости чем быстрее рулишь, тем меньший угол нужен для прохождения поворота.

Пилоты, не умеющие быстро рулить, всегда пытаются компенсировать этот недостаток тем, что стараются пораньше войти в поворот. И тогда все ИНСы лезут наружу и превращаются в «засады». Пилот, опасаясь не вписаться, прижимается к внутренней бровке, концентрирует на ней внимание и неизбежно притормаживает. Распространеннейшая ошибка! А приходится еще и совершать дополнительную, если не сказать лишнюю работу – дважды рулить в этом повороте, динамичнее ускоряться на выходе и часть траектории проходить с излишне сильным наклоном. Отсюда: научись рулить быстро! Этот навык еще как пригодится. Но – внимание! – «быстро» не значит «резко». «Быстро» не противоречит постулату о плавности вождения. Скажите, вы замечали «дерганье» у пилотов GP? Потому и не замечали, что они рулят и подруливают очень быстро.

Насколько быстро нужно поворачивать? Зависит от крутизны поворота и необходимости «лететь» или ползти: не стоит «закладывать» на скорости 10 км/ч, когда ищете свободное место на стоянке, иначе попадете в «жаркие объятия» асфальта. А на 200 км/ч просто невозможно «положить» мотоцикл быстро – помешает гироскопический эффект.

Но как именно рулить быстро? Очень просто: свешиваться. Причем тело должно занять свешенное положение перед началом воздействий на руль... Новички часто пытаются и свешиваться и рулить одновременно. Ошибка из разряда грубейших – она приводит к рысканью мотоцикла на входе в поворот. Свесившись, вы обретаете «обратную связь» с «телом» мотоцикла, а также дорогой, не пугаетесь угла наклона. Будьте готовы к тому, что колено коснется асфальта задолго до того, как байк достигнет критического угла. Что закономерно и предопределено тем, что большинство спортбайков так спроектировано. Насколько можно накрениться еще ниже – на это ответит только опыт вождения конкретного мотоцикла.

Еще пара важных замечаний. Чтобы рулить быстро, надо и правильно сидеть: чем ниже локти, тем энергичнее сможете рулить. Дальше. Прохождение поворота уже само по себе снижает скорость, и, чтобы излишне не замедляться, с самого начала научитесь прекращать торможение еще до начала руления.

Итак, качество руления определяется тремя факторами: насколько быстро вы научились рулить; от верности выбора (и исполнения) угла наклона, а также от того, насколько правильно выбрана точка входа в поворот. Этот третий фактор зависит от первых двух: вряд ли водитель, разогнавший до «максималки» Gold Wing, поздно войдет в поворот – ИНСы не позволят. Точка входа – это место на дороге, с которого начинается руление. Выбирать точку следует осознанно, ведь все последующие действия в повороте зависят от этого выбора: где начать торможение, где его закончить, где «открыть» газ, насколько сильно наклониться и т. д. Не удосужиться выбрать – нарваться на неприятности. Уж лучше выбрать неправильно, чем никак.

Лучший способ понять, как поворачивать правильно, – понаблюдать за тем, как проходит поворот мастер, а затем попытаться повторить его действия.

Материал подготовлен на основе книги **Кейта КОДА «Twist Of The Wrist II»**. Перевод и адаптация **Дмитрия ЮДИНА**, фото из архива редакции

И СКИДКИ ДЛЯ «ДВУХКОЛЕСНЫХ»

Сергей КУЛЬКО, генеральный директор Международной туристической компании «Спутник»

– «Заболел» я мотоциклами лет пять назад. Начал изучать модели по журналам, приглядывался к проезжающей мимо технике байкеров… Учитывая свой неуемный темперамент, сразу определился: беру спортбайк. И три года назад приобрел свой первый мотоцикл – Kawasaki ZZ-R400. Из салона мне доставили его в гараж – ездить тогда еще не умел. Здесь же, в гараже, и учился водить, потом на площадке. Четко, будто было вчера, помню первый выезд в город: сзади сопровождали друзья на микроавтобусе – прикрывали. Быстро освоился – и скоро уже рассекал самостоятельно или же с друзьями, но они уже были на мотоциклах. Потенциала «Кавы» мне хватило ровно на один сезон, так что к следующему приобрел Yamaha R6. Езжу на нем и по сей день.

Всегда нравились экстремальные виды спорта. Летал за штурвалом самолета, зимой катаюсь на сноуборде… Но все померкло, когда сел на байк. Уже освоил езду на заднем колесе, надеюсь, скоро научусь исполнять «стоппи». Партнеры удивляются, когда узнают о моем увлечении мотоциклами – не солидно, дескать, для директора. Иным трудно объяснить, что для меня это единственный способ сбросить стрессовый перегруз будней.

Нравится выезжать в выходные в Подмосковье и мчаться по петляющей трассе (дальнобой не по мне: час в полулежачем состоянии – и ощущения уже не назовешь приятными). Хочу покататься по какой-нибудь спортивной трассе, где нет машин и ПДД… На работу ездить на мотоцикле не получается – комбинезон не для деловых переговоров. А хочется… Наш офис расположен рядом со Смотровой, проезжаю мимо – зависть вызывают несущиеся мотоциклисты. В свободные вечера туда заглядываю на байке, общаюсь с байкерским народом.

Хочу увязать увлечение с работой – организовывать байкерские туры, например, в Таиланд, где и зимой можно отжечь вволю. Обдумываем варианты, нюансы организации. Полагаю, желающих будет предостаточно.

К нам за путевками частенько приезжают мотоциклисты. Забавно, когда солидный человек, занимающий высокую должность, с которым общаешься на деловом уровне, заходит со шлемом под мышкой. Мне работать с такими клиентами легко. Уже решили в «Спутнике» предоставить мотоциклистам скидки на туры. Насколько я знаю, такого рода скидок в Москве еще нет.

УВЕКОВЕЧИМ!

КАК БЫ НЕ СПЕРЛИ…



Что должно быть «шоу-стоппером» байкерского мотомагазина? Конечно, чоппер, да такой, чтобы от зависти уши закручивались в трубочку… Примерно так рассуждали хозяева московского салона «RUS 99». Выбор исполнителя был непрост: в Москве самопальщиков больше, чем ездящих мотоциклистов. Остановились на профессионале из мастерской «Orehovo» Сергее Ореховском, известного шедевральными оппозитами «Кельт» и «Айвенго», побеждавшими во многих конкурсах самопалов.

За месяц из металлолома был собран красивейший байк. По вечерам у мотоцикла загорается фара и поворотники. То, что это муляж, не скрывают – наоборот, всем сообщают. Опасаются, что угонят красавца.

*Евгений ШТИЛЬ, ведущий радиостанции «Маяк» – специально для «Мото»,
фото Андрея САРМИНА*

ПО ВЫЖЖЕННЫМ ЗЕМЛЯМ

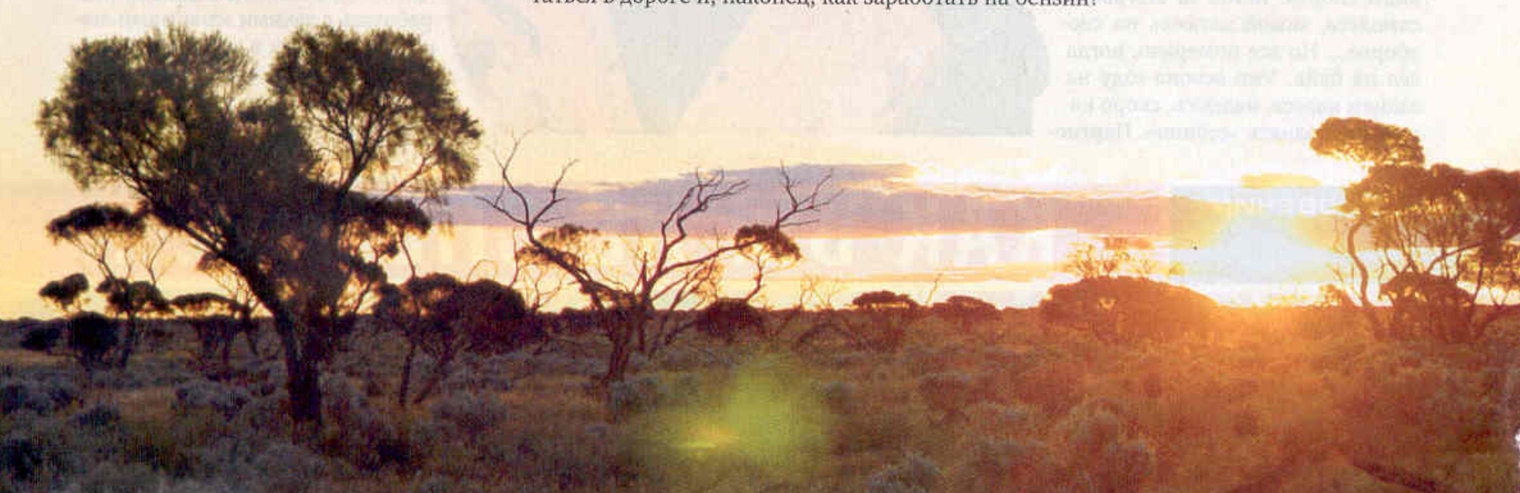
ПО АВСТРАЛИИ НА «УРАЛАХ»

Кто только ни объезжал Земной шар на мотоцикле, но среди них не было россиян. И вот уроженцы города Уральска, 30-летние братья-близнецы Сергей и Александр Синельники, стали первыми. Причем на технике российского производства. Завершающей и самой напряженной частью почти двухгодичного путешествия стало пересечение Австралии.

ПУТЕШЕСТВЕННИКАМИ НЕ РОЖДАЮТСЯ

Вряд ли кто-то из знавших братьев Синельников видел в этих ладных и крепких парнях путешественников. Они сменили много профессий: работали электромонтерами, но дольше всего занимались декоративно-прикладным искусством – изготовлением диорам, художественной лепкой, достигли совершенства в изготовлении моделей старинных парусников. Александр много рисовал и даже выставлялся. Начали регулярно, каждое утро и в любую погоду, бегать на дальние дистанции, доросли до классического марафона. Сплавлялись на байдарках по реке Урал, закончили яхтенную школу и совершили плавание вокруг Европы на яхте «Тасмания» – 6000 миль от Новороссийска до Санкт-Петербурга.

Параллельно ездили на мотоциклах. Во время одной из поездок пришла дерзкая мысль о кругосветке. Дерзкая, потому что тогда, в 90-е годы, поездка из города в город по России уже воспринималась как экстрим: где ночевать, чем питаться в дороге и, наконец, как заработать на бензин?



НАЧАЛО ПРОДОЛЖЕНИЯ

28 июля 2002 года выехали из Москвы в сторону Владивостока. Через месяц, преодолев Евразию, отправились в Южную Америку на разведочный этап от города Сан-Паулу до Лимы, столицы Перу. 6000 км прошли за 20 дней. В 2003 году «пролетели» Европу – 5000 км от Москвы до Испании. Финишировали на средиземноморском побережье, в Малаге. Далее пересекли Африку (9500 км) до атлантического побережья Намибии.

На разных этапах были разные «Уралы». Больше всех пробежал серый «Урал-Волк»: по Северной и Южной Америке, его переправили морем из Буэнос-Айреса в Австралию. Там ему компанию составил «Урал-Спортсмен» с коляской, предоставленный Ирбитским мотозаводом.

На Австралийском этапе стартовали впятером, в группу вошли: Владимир Сайгаков – чудо-механик «золотые руки», Тимур Ибатуллин, в прошлом мотогонщик, постоянный спутник братьев в мото-, парусных и альпинистских экспедициях и, наконец, фотограф-оператор Андрей Сармин.

Однако этой пятеркой не ограничился состав экспедиции – к ней в полной мере относились люди из штаба в Москве. Радиостанция «Маяк» выступила генеральным информационным спонсором. В штабе работали представители Ирбитского мотозавода в Москве, а также сотрудник редакции «Журнала Федора Конюхова».

Самолет «Аэрофлота» унес искателей приключений из затертого Шереметьева в Страну Грез и Мечтаний – на Зеленый континент. На прощанье родная таможенно-пограничная служба преподнесла «подарок» в виде счета на $700 пошлины на запчасти, которыми ребята набили рюкзаки. Парни пошли на отчаянный шаг – отказались от трех запасных колес и новой КП для «Волка». Рискованно пускаться в путь без запчастей, но расценили, что за такие деньги можно что-нибудь придумать на месте. Тем более, что по Австралии колесит свыше тысячи оппозитов любителей нашего «железа», если что случится, они помогут.

Перелет длится долго, можно поразмышлять, что ждет впереди. Маршрут – 15 тысяч километров, из них 3500 – труднопроходимые пустыни. То, что пустыни Австралии самые труднопроходимые на планете, подтвердил научный консультант – доктор географические наук, профессор Института географии РАН Дмитрий Тимофеев: «Там вам будет потруднее, чем в африканской Сахаре!». Еще труднее?! Парни хорошо запомнили пекло песков в Египте, Судане и Эфиопии, пройденных весной 2003 года. Запомнили на всю жизнь.



Австралийская команда (слева-направо): Сергей и Александр Синельники, Тимур Ибатуллин, Владимир Сайгаков, Андрей Сармин.

А КОМУ СЕЙЧАС ЛЕГКО!

Прибыли в Сидней, столицу Австралии, аккурат 1 апреля, и сразу начались суровые будни. Однако начались они не с борьбы с бездорожьем или с решения технических проблем с мотоциклами, а с проблем... бумажных. Две недели не пускали в дорогу местные бюрократы (а мы все наших хаем!): потребовали полного переоформления документов на мотоциклы, проверяли банковские данные и наличие кредитной карточки. Заставили сделать перевод водительских удостоверений на английский и заверить их у нотариуса – такого не требовали ни в одной из тех 50 стран, которые путешественники проехали. Скорее всего, собирали досье, трясли Интерпол. Кто поверит, что какие-то русские байкеры по своей воле рвутся в смертельные пустыни, куда своих аборигенов не заманишь?

Несколько раз приходилось гонять «Уралы» на техосмотр. И за все плати – потратились дотла, пришлось просить выслать денег с родины.

Очень помог сотрудник российского консульства Петр Щукин – без него не справились бы. В общей сложности беготня по Сиднею отняла две драгоценные недели. Да за такое время пол-Австралии можно было проехать!

Все утряслось, и 19 апреля (вместо 5-го по плану) приняла Дорога Зеленого континента российских байкеров.

На второй сотне километров отличной австралийской трассы, соединяющей Сидней с Мельбурном, срезало шлицы на заднем колесе «Волка». Скорее всего, причина – усталость мотоциклов: дал о себе знать пробег в 27 тысяч километров с грузом сквозь обе Америки. Обычные «совнархозы» и больше «наматывают», но на них три колеса, и все – взаимозаменяемые: срежет шлицы на одном – его можно переставить на люльку или вперед. А у «Волка» переднее и заднее разные...

Надо менять всю ступицу заднего колеса. Но новой-то и нет – запаски оставили в Шереметьево... Механику Володе Сайгакову было о чем задуматься: где найти деталь за 10 тысяч километров от ближайшего магазина запчастей?

Сайгаков из старой ступицы и стандартного «ураловского» колеса предложил сварить новую ступицу: отрезать стершиеся шлицы от старой, отрезать новые от нового колеса, потом одно приварить к другому. На том и порешили. Но для этого Володе, Тимуру и Андрею пришлось вернуться в Сидней, где есть ценители и заядлые коллекционеры русских раритетных аппаратов. Хорошо, что с одним из таких чудаков – Доном, коллекционером «Уралов» успели познакомиться до старта. Дон порекомендовал рукастого слесаря и сварщика, кстати, армянина. «Золотой человек» деньги взять отказался.





ЕСТЬ ТЫЛ

В Мельбурне познакомились с предпринимателем из русской диаспоры Дмитрием Дрикером. Он помог взять в аренду джип сопровождения, в пустыне совершенно необходимый, ведь до сих пор ехали «с полной выкладкой» – впятером на двух аппаратах, сумки с экипировкой висели гроздьями по бокам. По асфальту так ехать еще можно, но не по бездорожью! Хотели еще взять квадрацикл или трицикл для механика, но не нашли. Возникла и другая мысль – арендовать еще один «Урал», в Австралии они есть. Есть-то есть, но почти все старые, 50–60-х годов. Если такой и дадут в аренду, то вряд ли он выдержит испытания пустынями.

В Мельбурне всплыла еще одна проблема. До прилета в Ав-





стралию наивно полагали, что главный «плюс» путешествий по этой стране-континенту – отсутствие границ: процедуры при их пересечении измучили ребят на других континентах. И вдруг выяснилось: в Австралии границы тоже есть. И хотя они не государственные, но от этого порядки не менее строгие. Пересечение без особой визы границ так называемых «парков», точнее национальных территорий, где живут коренные жители Зеленого континента, карается крупным штрафом и даже тюрьмой. Объехать территории невозможно – дороги в пустынях лежат именно через «парки». Понадобилась еще неделя и помощь наших соотечественников, прежде всего Дмитрия Дрикера, чтобы «выбить» визы для въезда на земли аборигенов.

В джип сложили кучу продуктов, запасы воды и топлива на долгий автономный переход.

У ДВЕНАДЦАТИ АПОСТОЛОВ

От Мельбурна на запад дорога проходила по берегу Индийского океана. «Трасса № 1» (она же и последняя – другой здесь нет) вывела на Аделаиду и дальше – на Перт. На шоссе «газовали» по полной – чтобы выкроить время и заехать к так называемым Двенадцати Апостолам. Эта местная достопримечательность являет собою древние скалы-останцы на берегу океана, со всего мира ездят на них посмотреть. Так спешили, что в итоге пролетели мимо и пришлось возвращаться.

Вечерело, океан штормил. Вышли на берег… Открылась величественная картина: Апостолы стояли в воде как огромные корабли. Волны бились под обрывом где-то далеко внизу, сильный ветер добрасывал до верха соленые брызги, пену и шум прибоя. Всех загипнотизировало зрелище. Подобное запоминается навсегда.

До ночи преодолели еще 100 км и, просто свернув с дороги, расположились на ночевку в лесу. Проснулись утром – вот тебе на! Совсем близко паслись кенгуру. При виде взлохмаченных типов животные запрыгали к лесной опушке. Для полного ассортимента чудес на ветвях высокого эвкалипта увидели коал.

Наконец добрались до крайней точки асфальтового маршрута, теперь предстояло свернуть с хорошей дороги и продолжать путь уже по пустыне. Впереди равнина с загадочным названием Налларбор. Странно уже то, что равнина с собственным именем – обычно такой чести удостаивается горный хребет, пустыня или, в крайнем случае, возвышенность. Может, это оттого, что здесь побывали американцы – испытывали атомные бомбы?

ЧТО ОЗНАЧАЕТ «ГНАТЬ ПО ПУСТЫНЕ»

Когда братья Синельники только планировали маршрут сквозь три пустыни Австралии, то заложили в расчеты среднесуточный пробег 150 км. Поддерживать такой график движения нелегко: при продолжительности «рабочего дня» 15 часов (от сна до сна)



димо, из-за «сухого закона». Хозяева АЗС вынуждены огораживать топливораздаточные колонки решетками, которые открывали только при заправке автомобилей.

Понадобилось четверо суток, чтобы преодолеть 800 км от Варбуртона до 22-й параллели через пустыню Гибсона. Уставали, как никогда, – вспоминали себя в Сахаре как детское развлечение. Спали по 5–6 часов, перестали вести дневники, максимум два-три слова – и все, глаза сами закрывались.

Рельеф пустыни разнообразный: каменистые осыпи, гигантские промоины пересыхающих рек. Самое тяжелое – пересекать барханы, особенно для экипажа «Волка» Сергея Синельника и «колясочника» Владимира Сайгакова. У мотоцикла только одно ведущее колесо, а потому вверх склона он никак не шел. Приходилось на скорости, пока не потеряли ход, спрыгивать и толкать, нужно двигаться по барханам со скоростью 10 км в час. Это примерно так же, как если бы вы стремились гнать по городу со средней скоростью 120. Предстояло пересечь пустыню с юга на север и выехать к Улуру – знаменитым скалам-останцам, местам, которые называют сердцем Австралии.

По кое-где не высохшим еще лужам поняли, что только-только в пустынях закончился сезон дождей. Они, по словам научного руководителя команды профессора Тимофеева, «страшнее жары, пыли и песка: в считанные минуты, если не успеешь выбраться на твердую землю, попадешь в безвыходное положение». В пору дождей никто, ни на каком средстве передвижения здесь не проезжает, а городки, что внутри песков, стоят на две недели изолированными от остального мира!

Планировалась автономия экспедиции в 1500 км от южного побережья Австралии до поселка аборигенов Варбуртон (Warburton). Так и вышло: до Варбуртона негде было пополнить запасы бензина, воды и продуктов. Но ведь и у аборигенов этого жизненно важного добра могло запросто не оказаться. Если уйдут обитатели поселка по своим делам куда-нибудь в пустыню, – и все. И заправка могла быть закрыта – скажем, бензин не завезли... О множестве таких случаев мы читали в местных газетах. Но даже если все на местах, все равно мог случиться «облом»: оказывается, у аборигенов странные, на наш взгляд, обычаи гостеприимства: если чужак не понравится, могут ничего не дать.

И доброжелательность также странная: она проявляется в форме пассивности, инертности, медлительности, совсем непонятной нам. Создавалось впечатление, что они настолько равнодушны ко всему на свете, что даже если прилетят инопланетяне, их это не удивит.

В общении с варбуртонцами поразили две вещи: они самозабвенно любят собак и не умеют метать бумеранги. А может это выдумки европейцев, что бумеранг обязательно должен вернуться назад? А еще среди них распространена токсикомания, ви-



что есть мочи. И так – на каждый бархан, а их гряды уходили за горизонт…

Более уверенно вел себя «Урал-Спортсмен» с приводом на колесо коляски. За рулем сидел Александр Синельник. Ему удавалось, не слезая с сиденья, забираться на трехсотметровые дюны с уклоном в 10–15 градусов. Но и два ведущих колеса – не панацея против дюнного песка, и «спорт» время от времени тоже приходилось толкать.

Сколько раз мотоциклы переворачивались на барханах, накрывая путешественников своими 350 килограммами железа. Каждый из парней мог показать ушибы, ссадины… Но однажды Александр серьезно вывихнул руку, и пришлось взять двухдневный «тайм-аут».

Пятый участник экспедиции, авто- и мотогонщик Тимур Ибатуллин, все 1500 километров вел джип сопровождения с запасом воды и топлива. Ему тоже приходилось несладко. Выбирая для машины свою дорогу, петлял как заяц и порой терялся из вида. Однажды у Тимура случился тепловой удар – и это несмотря на зимнее австралийское время года. Досталось всем, но терпели и ехали дальше!.. Достигли метеоритного кратера Виверс (Veevers) – географической границы между пустынями Гибсона и более северной Большой Песчаной пустыней (Great Sandy Desert). Посмотрели и помчались дальше.



брезгливость и отвращение. А пить решишься только после недели без капли во рту – как Сент-Экзюпери в Сахаре… По оценкам нашей команды, лет двадцать возле этого источника не ступала нога человека!

ЧТО В ПОЧТЕ?

Чтение SMS-сообщений на мобильнике превратилось в особое удовольствие. В начале путешествия пытались считывать приходящие и заносить их в дневники. Когда число SMS-сок перевалило за сотню, фиксировали только самые интересные. Даже учредили призы для их авторов: Саша Синельник – одну из своих картин, а Андрей Сармин – конечно же, фотографию, причем огромную и в красивой рамке.

Эти сотни сообщений можно разделить на три группы (без учета личных и служебных). В первой слова братской поддержки и подбадривания: «Мы с вами, братья!», "Не стойте долго на солнце», «Не пейте много воды днем», «Не перегружайте мотоциклы», «А вы взяли с собой пиво? Ребята, без пива в пустыне плохо!»… И шуточные письмеца, типа «привезите мне коалу» или «как там аборигеночки, ребята?..». Кстати, привезти просят не только коалу или кенгуру, но и отростки эвкалиптов, мешочек черной соли из озера Эйр – для лечения, аквариумных рыбок и даже икру зеленых лягушек.

Вторая группа сообщений – от пытливых байкеров: «Какое масло залили?», «Как часто меняете в пустыне фильтры?», «Не разбалтывается ли тормозной рычаг?», «Как моете мотоциклы на маршруте?», «Спорт» в песках несете на себе?», «Какой расход топлива?», «Сколько времени уходит на замену колец?». Наконец, «Как там приваренная ступица заднего колеса?..» Таких вопросов больше всего – сотни!

Третья группа SMS-сообщений – от болельщиц из отряда обладательниц неуемной фантазии и испепеляющих чувств: «Милый Тимур, я поняла, что ты и есть мой идеал, которого я ждала. Твоя навеки!» Или так: «Все, мама согласна, чтобы я вышла замуж за путешественника!..»

Ответить взаимностью поклонницам мог только Тимур – он один оставался холостым человеком.

Как ни казались нескончаемыми пески и степи пустынь Зеленого континента, вот и они позади. Около 4000 км осталось группе до финиша в Сиднее. Снова по жаре, вокруг все та же пыль. Торопились, как могли. И все равно на плановый вылет опоздали.

Нарастание трудностей маршрута совпало с нарастанием усталости команды. Кто-то упрекнет организаторов в недостатках планирования маршрута. На самом деле, это сделали сознательно. Братья Синельники, едва завершив пробег по обеим Америкам, объявили, что хотели бы поставить жирную точку и завершить кругосветный проект, чтобы в финале он был реально мощным, стал олицетворением их опыта и серьезности будущих намерений. Подтверждаем, что это удалось!

ИТОГИ КРУГОСВЕТКИ

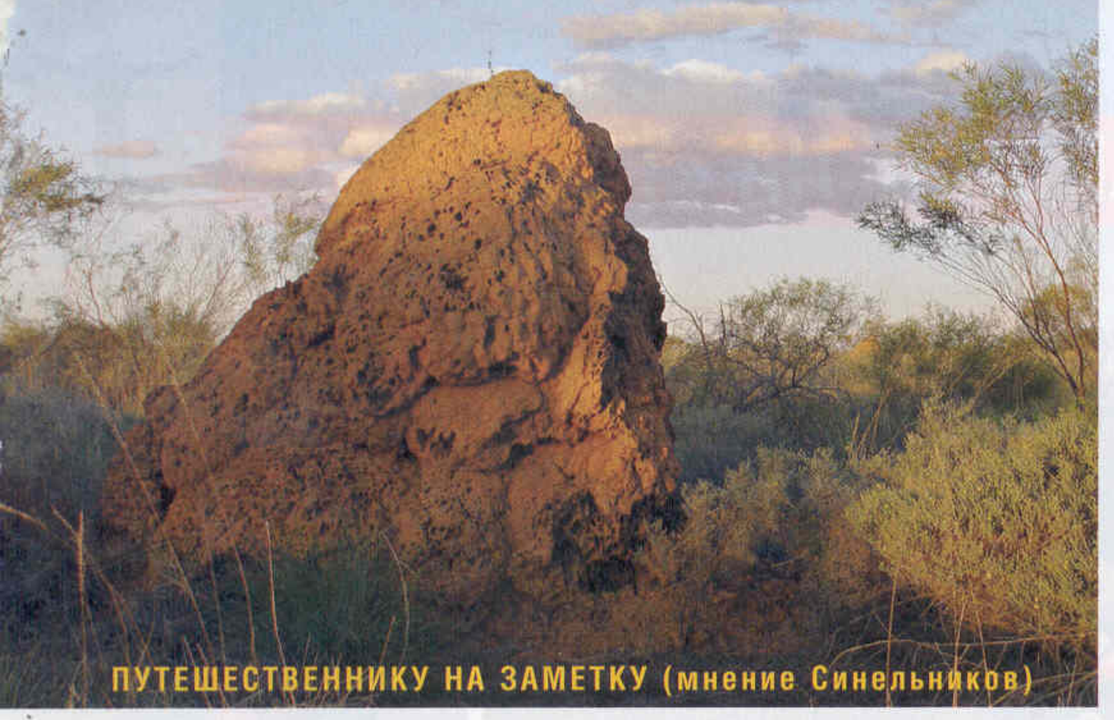
За 1 год и 10 месяцев на мотоциклах «Урал» пройдены 5 континентов, 75 тысяч километров, 35 стран мира, 6000 км – по бездорожью, в том числе 3000 км труднопроходимых пустынь Австралии.

«Урал-Волк» проехал по трем континентам свыше 40 тысяч километров без капитального ремонта. Сейчас он – почетный экспонат музея ИМЗ в Ирбите.

БЕЗ ВОДЫ

Добыть здесь воду сложно. В пустыне Виктория – самой южной из этих трех – встретились два огромных бака с краниками внизу – наливай и пей. В пустынях Гибсона и Большой Песчаной таких баков нет. Из штаба экспедиции в Москве по спутниковой связи передавали путешественникам координаты источников воды – их расположение не секрет, оно указано на австралийских сайтах в Интернете. Но добраться к источнику непросто, даже с GPS-навигатором.

Первый источник нашли далеко на севере Большой Песчаной пустыни. Колодец Сангабинни (Sungabinni Well) представляет собою лужу диаметром примерно 10 метров, где воды с краю по щиколотку, а в центре – сантиметров 20. В луже все перепутано – переплетено пустынными растениями, а в них живут-поживают миллионы страшных пауков, прочих злобных насекомых, а также сотни змей и прочего природного «добра», которое знать не знает, что какой-то там человечек желает испить мутной водички и будет их беспокоить. Приблизиться к этому источнику можно, только если в силах преодолеть



ПУТЕШЕСТВЕННИКУ НА ЗАМЕТКУ (мнение Синельников)

Сведения об Австралии можно почерпнуть из Интернета (например, www.33in.net). В двух словах: там такие красоты, что ни с чем не сравнишь. Природа вовсе не суровая, скорее наоборот.

ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТИ Есть на что посмотреть. Например, в музее путешественника Бьёрка в городе, названном его именем, на реке Дарлинг. Много музеев в Сиднее. В этом городе увидели парусник – точную копию знаменитого «Баунти». Встречаются природные памятники – метеоритные кратеры, их по всей Австралии около тысячи; скалы Двенадцать Апостолов и Элис Спрингс, Восьмимильный пляж белого песка в Валлал Даунсе.

Источники воды в пустынях нанесены на карты.

ПУНКТЫ ПРОКАТА джипа найти несложно. Но все взвесьте. Джип Toyota в Мельбурне обойдется в $135 в сутки. Проката ATV в Австралии нет.

СВЯЗЬ С РОССИЕЙ. Телефонная связь дорогая, продаются карточки – такие же, как у нас, но стоят они дешевле. Для путешествий по пустыням не обойтись без спутникового телефона.

ДОСТАВКА: билет на самолет стоит от $1100 и выше, доставка мотоциклов морем: из Австралии в Россию – около $1200–1500 за один аппарат.





СТАНТ-РАЙДИНГ НА «ТАБУРЕТКЕ»

В один прекрасный день мне стало скучно просто ездить на скутере. Нашел выход: решил довести мастерство управления до совершенства. Вдохновили соревнования по стант-райдингу на мотоцикле. А чем «табуретка» хуже? По мощности, конечно, – не спортбайк, и динамика не та, зато скутер легче, компактнее, и у него офигенная управляемость!

Жизнь изменилась: тренировался на своем Yamaha Aerox, самостоятельно осваивал различные трюки, комбинировал их. Сперва учился на ходу отпускать руки от руля, поднимать переднее колесо, заднее… Теперь продолжительность некоторых трюков зависит только от количества топлива в бензобаке. Без травм и поломок не обошлось. Но спасала элементарная экипировка: шлем, «панцирь», перчатки.

А когда куплю «спорт», будет только легче – принцип-то тот же. Так что скутер – шикарный снаряд для двухколесных безумств, не менее эффективный, чем спортбайк!

Михаил БОРЦОВ,
Москва, фото автора



НАПИСАНО ИГЛОЙ ПО ТЕЛУ

МОСКОВСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ TATTOO-FEST

Второй международный фестиваль Tattoo-fest лишний раз подтвердил, что художества на человеческом теле становятся не только все более популярными, но и то, что творческая составляющая превращается в суть увлечения.

В московском клубе «Секстон», расположенном на территории байк-центра «Ночных волков», прошел финал фестиваля. На подиум в свет софитов поднимались носители татуировок.

Среди публики много байкеров – завсегдатаев клуба. А кто, как не они, наиболее тонкие ценители «нательного» искусства! И жюри, зная о высочайших требованиях мотоциклистов к тому, что они носят на коже, очень взыскательно отнеслось к конкурсантам, представившим работы в номинации «байкерская татуировка». Высокие баллы выставили Дмитрию за изображение святого, написанного во всю спину байкера, а также девушке с красноречивым ником Sovest, показавшей вытатуированного на плече орла. За него Sovest, она же Евгения, получила специальный приз.







Номинаций и призов было немало. Туляк Сергей тягался с москвичами за победу в последнем конкурсе, и его признали лучшим: саблезубая белка с контрабасом получила приз в номинации «Рок-тематика».

Представительницы слабого пола пользовались особым вниманием. Из толпы зрителей слышались даже предложения руки и сердца. Многие теряли хладнокровие, когда во время демонстрации участницы оголяли волнующие части тела.

И совсем иначе зрителям запомнится хрупкая брюнетка Нана с длинными волосами, прикрывающими двух драконов, вытатуированных на ее… щеках. Женская часть аудитории сокрушалась: во что с годами превратится эта красота (не уточняли: брюнетка или тату)?! Поразились отчаянной Ольге, уча-

ствующей в номинации «Пирсинг»: в ее теле 45 проколов. В одних только ушах болтается пятнадцать серег (все сбивались со счета, пересчитывая их). А в языке еще… считайте сами (поищите глазами фото). Ее пирсинг признан наикрутейшим. Трудно судить неосведомленному, насколько это красиво, но, может, в этом состязании более всего ценимый прикол – количество проколов.

Жюри во главе с известным столичным мастером Павлом Климановым (Паштетом) оценивало технику художников, «жизнь» татуировок на мышцах, проверяли, не дорисованы ли линии фломастером (за обман следовала дисквалификация). Жюри назвало лучшими 15 работ. Победители получили призы и сертификаты фестиваля.







Праздник, длившийся несколько месяцев и прокатившийся по нескольким регионам, завершился так, как и положено, бурно и «с градусами».

В следующем году, господа мастера иглы и носители тату-произведений, грядет новый фестиваль. Готовьте работы, оголяйте тела! ⏮

Татьяна КОДАЧЕНКО, фото Алексея ЛОБОВА





«И СИЯ ПУЧИНА ПОГЛОТИЛА ЕЯ...»

ЗАПЛЫВЫ И НЫРЯНИЯ НА ГОБЛИН-ШОУ

На четыре дня Одесса стала центром притяжения байкерского движения международного масштаба. По предварительным данным, в этом году 6-й международный мотослет «Одесса-2004: Goblin-show» собрал более трех тысяч байкеров и тусовщиков. Слет получил название от ника организатора и идейного вдохновителя Андрея Федорко, окрещенного в байкерских кругах Гоблином.

Главным событием должен был стать традиционный парад по улицам славного города – «жемчужины у моря». Все с опаской посматривали на небо – так складывалось, что ни один слет не обошелся без дождя. Тем не менее стояла хорошая погода, и это как раз настораживало.

Чутье не подвело. В разгар парада на город обрушился ливень. Он застиг мотоциклистов в районе Пересыпи, той самой, что вместе с Молдаванкой обожает Костю-моряка. Это место расположено в низине, куда во время дождя стекает вода чуть ли не со всего города. До тех пор, пока вода доходила до середины колес, было даже весело, но когда уровень поднялся до баков, начали спасать технику. Кто-то, прорываясь на скорости сквозь пучину, провалился в яму в асфальте, через считанные минуты уже многие ныряли вслед за ушедшими ко дну байками. Часть потерпевших с ужасом наблюдала, как драгоценные агрегаты уносило потоком…

После «водных процедур» большинство байкеров, преодолев многочасовые пробки, все же вернулось на базу. Никакая стихия не заставит мотоциклиста отказаться от возможности выпить пива в кругу друзей и единомышленников!

Анастасия ЮРЧЕНКО,
фото Руслана АБСУРДОВА
и Александра ЛИЗУНОВА




Дюк Ришелье указал путь Одессе и байкерам.





Музыка пошла,..

...а меломаны все подтягиваются.

РОК ОГЛУШИЛ КИЕВ

Такую тьму байкеров, собравшихся в одном месте, Украина еще никогда не видела. А собрались они в Киеве на первое международное мото-рок-шоу Crazy Summer/Crazy Hohols. Стадион ЦСКА заполонила армада разномастных мотоциклов. Все выглядело настолько величаво и празднично, что даже природа сменила гнев на милость: после утреннего ливня засияло солнышко. С утра и до полуночи оттягивались под музыку лучших, в том числе российских, рок-групп: «Ария», «ВВ», «Чиж и Ко», «Пикник», «Аукцион», «Ногу свело», «Мистер-Твистер», «Запрещенные барабанщики» и Pushking… А рядом – территория забав. Ажиотаж поднялся вокруг грязевых боев, «гвоздь» драчливой программы – схватки мужчин с бойцами женского пола.

И как же без прохвата по городу! Колонна байкеров во главе с президентом MCF Crazy Hohols Владом Плетиным двинулась по улицам и площадям украинской столицы. Рев моторов, сигналы оглушили «мать городов русских». После парада со стадиона еще долго лилась музыка… Организаторы обещали, что мото-рок-шоу станет доброй украинской традицией.

Анастасия ЮРЧЕНКО, фото Michel, Киев

Раздувая меха.

Подпевала.

Girls in dirt.

«Медленная езда», усложненная подушками по кумполу.

А ТО!

В пятницу к ночи по Старой Калужской дороге потянулись нескончаемые толпы байкеров. На живописные поля и холмы города Малоярославца съехалось около 8000 человек на 2000 мотоциклах. На слете вновь можно было наблюдать все ездящее двух- и трехколесное – от сильно поезженных «Уралов» до сверкающих Gold Wing. Добрались сюда не только из Центрального региона РФ, но и из самых дальних уголков России – из Калининграда, Белоруссии, Украины, Молдавии и даже Сербии. Александр приехал на Honda NV750 аж с Камчатки: «Из дома выехал в конце мая и как раз успел на мотофестиваль. Отмахал около 13 000 км. Но Малоярославец – не конечная цель поездки. Потом отправлюсь в Европу».

Открыл праздник высокий гость – Владимир Вольфович, провозглашающий себя заядлым байкером. Хотя и сейчас (В. Ж. бывал здесь, бывал...) приехал в лимузине. Компенсируя отсутствие спонсоров, Владимир Вольфович организовал раздачу «на пиво». Подачка – сотенная в руки в сопровождении слов о необходимости ввести социальные привилегии молодым перед стариками. (Через неделю перед Госдумой старикам из КПРФ, партии – заклятого его, В. Ж., врага, раздавал по пятисотенной. Это как понимать?!)

На полях былых сражений 1812 года разыгрались нешу-



точные баталии на трассе мотокросса: в трех классах состязались почти 40 участников. Кросс не планировали проводить – не хватало финансов, однако нашелся спонсор – и тут же все оплатил. Так может быть только в Малоярославце!

Байкеры выехали на парад на улицы, отдав тем самым должное жителям гостеприимного Малоярославца. Потом прошли состязания по дрэг-рейсингу в четырех классах мотоциклов, а также традиционные для байкеров забавы.

Приз в конкурсе «Чумовой дизайн» вручен Олегу Рогову из Твери за 16-местный (!) мотоцикл.

Но не мотоциклами едиными жив байкер! Гремела музыка (играли хотя и не самые «раскрученные» группы, но исполняли без «фанеры»), прошел конкурс тату, глазели на стриптизерш... Под занавес многие спрашивали, приезжать ли следующим летом. Ответ звучал недвусмысленный: «А то!»





ДМИТРИЙ ПЕВЦОВ ВНОВЬ НА КОЛЕСАХ

Угнанный у известного актера Дмитрия Певцова скутер Yamaha Neos 100 возвращен владельцу. Правда, в подпорченном состоянии.

Оперативники столичного ОВД Бегового района рассказали: некий гражданин, продававший скутер, явился на встречу с покупателями на самом объекте торга. Узнав, что в качестве покупателей выступают милиционеры, преступник попытался скрыться. Сотрудникам уголовного розыска пришлось применить экстренные меры к задержанию: они перекрыли дорогу двумя автомобилями. Горе-продавец не справился с управлением и врезался в одну из милицейских машин.

На первом же допросе задержанный Виктор Николаев признался, что скутер купил у двух молодых людей за $500 (сам же он продавал его уже за $1800). Через несколько часов в отделение доставили Константина Седова и Павла Борисенко, обоим чуть больше двадцати лет. О том, что скутер принадлежит знаменитому актеру, угонщики узнали только в милиции. Отпираться не стали, рассказали, что идея похитить аппарат родилась спонтанно: вечером зашли в подъезд, на руках перенесли добычу в свой гараж. Покупателя на скутер, Виктора Николаева, по словам молодых людей, нашли через газету частных объявлений (таким же образом на Николаева вышли и оперативники) – тот, выяснилось, периодически давал объявления о продаже и покупке мототехники.

Дмитрий ГУСЕВ, корр. программы «Дежурная часть» (РТР) – специально для «Мото»

СЛАВА ДЖОНА КЕЯ



На канадской Аллее Славы заблистала звезда 60-летнего Джона Кея, основателя и вокалиста группы Steppenwolf. Ее хит – Born to be Wild считается неофициальным гимном байкеров.

Церемонию закладки звезды вел старый друг Кея – актер Питер Фонда. С его подачи две песни Steppenwolf стали саундтреком в легендарном фильме Easy Rider («Беспечный ездок»), в котором Фонда сыграл главную роль.

МОТОМАГИЯ

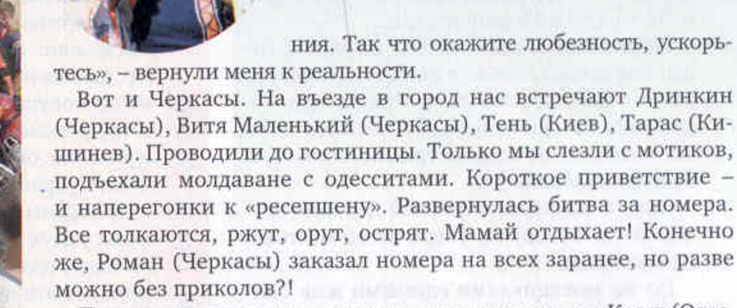


У столичных байкеров появился еще один повод потусоваться – в день проведения акции «Мотомагия». Ее отныне решено устраивать каждую вторую субботу лета.

Первый сбор прошел в День России под созвучным государственному празднику лозунгом «Твой байк – твоя независимость». Нельзя было начать без митинга. Собрались на мотоциклетной «Красной площади» – Смотровой на Воробьевых горах. Оттуда колонна байкеров всех мастей двинулась в Байк-центр, где гостей ждали музыка, шоу-программа и холодное пиво. Отрывались часов десять.

Фото **Алексея ЛОБОВА**

УКРАИНСКИЙ ДРАЙВ





Слабо заманить 100–150 байкеров в провинциальный город, где нет моря, один ресторан и одна приличная гостиница? То-то! А Сальвадору (Черкасы) не слабо… Вот и я вместе со Старым (Москва) и Фанатом (Москва) едем в г. Канев на Украину к друзьям на байк-шоу «Тарасова гора».

По причине приличной солнечности, малой облачности и ветрености мозговое полушарие, отвечающее за покатушки, требует увеличения километража пробега. Нормальным людям в минуту помутнения разума простительно рвануть из Москвы в Канев. Но ведь не через Днепропетровск же, как мы! Дабы не уподобиться бешеной собаке (которой семь верст – не крюк), нашли оправдание: не можем же допустить, чтобы Раздолбай (Никополь) плелся в одиночку из Днепропетровска!

Это моя первая за лето поездка. Асфальт прогрелся,



вокруг колосится ботва, цветут корнеплоды, украинки поскидывали жупаны (это наши зипуны)… Так что ехать быстро – единственный способ сконцентрироваться на дороге. Как испуганная блоха по шкуре динозавра, мчимся по автобанам. Старый не отстает, рычит новая «яшимура» его Suzuki. Фанат чуть поодаль – «Голда» не для торопыг. Зато в ее кофры влезли три (!) пары сменной обуви (казаки – в ресторан, тапки – в отель, туфли – а вдруг Путин или Кучма?), а также прикид, сигары…

Мы в Днепропетровске… Благодаря разнообразным связям Раздолбая, на халяву переночевали в гостинице. Ближе к обеду тронулись в Канев. Раздолбай на «Каве» впереди. Как обычно, устроил на ходу такую акробатическую клоунаду, что не ясно, смеяться, восхищаться или пугаться.

Трасса, по советским меркам, роскошная, диски не гнутся, бензина – вдоволь… Оп-па! Мост, дамба, по обе стороны тянутся воды Днепра. Монументально! Еду все медленнее, наслаждаюсь величием, упиваюсь единением, генерирую позитив… Щас взлечу! Но затрещина Старого и сопровождающая фраза: «Александр, мы, твои товарищи, несколько утомлены ожиданием продолжения движения. Так что окажите любезность, ускорьтесь», – вернули меня к реальности.

Вот и Черкасы. На въезде в город нас встречают Дринкин (Черкасы), Витя Маленький (Черкасы), Тень (Киев), Тарас (Кишинев). Проводили до гостиницы. Только мы слезли с мотиков, подъехали молдаване с одесситами. Короткое приветствие – и наперегонки к «ресепшену». Развернулась битва за номера. Все толкаются, ржут, орут, острят. Мамай отдыхает! Конечно же, Роман (Черкасы) заказал номера на всех заранее, но разве можно без приколов?!

Пошли в ресторан: центр города, открытая веранда. Крест (Одесса) замутил в ведре для льда «Байкерс-суп»: 0,7 виски на 0,7 «Колы». Традиционно кидаемся льдом. Есть жертвы среди населения. На жертву наложили руки. Молоденькая «жертва» в восторге…

Едем на место сбора – турбазу «Динамо». Регистрация – 11 долларов. В стоимость входит бейджик, значок, бокал пива, банка вполне съедобной тушенки, пачка кетчупа, ложка, хорошая футболка (чистая, с логотипом шоу), плюс право входа на концерт. По-моему, недорого.

Гектар леса утыкан деревянными домиками, смонтирована сцена, шатры-кормушки. Кругом – движение кожаных чопперистов и пестрых спортовиков. Музыка громкая, пиво прохладное, шашлык вкусный, да еще Хохол (Кишинев) где-то откопал 50-килограммовую бочку малосольных огурцов. В два часа ночи едем кататься. У дверей гостиницы почти не орем, почти не поем, почти не рычим моторами. Но почему в окнах загорается свет? Спите – еще рано, четыре утра!

Утром – мотопробег Черкасы–Канев. Милиция загоняет встречные автомобили на обочину, сзади едет «скорая» – все для нашей безопасности и удобства.

Двадцать пять избранных приглашены на день рождения Драйва (Киев), я в их числе. Меня рады видеть конкретные, родные лица (и милые личики жен друзей). Терраса домика, десять метров стола, двадцать метров лавок. Мясо, водка, коньяк, салаты, море пива, тосты, прерываемые криками «ура!». Наступает теплый, по-особому расслабляющий вечер. Порыв грусти сводит горло. Здесь, сейчас, я дома, а вот моя семья. За один такой вечер с такими ощущениями отдам 30 дней отпуска в Гватемале.

Вот уже второй год самое сильное впечатление от слетов не скорость, с которой доехал, не количество мотиков, которые пересмотрел, а сам процесс отдыха по-байкерски. Физически подуставший, но душевно подзаряженный, я здесь – дома.

Александр ЛИЗУНОВ (Каток), Москва, фото автора и **Константина ПИВНЮКА**



«СТАЛЬНОГО ВЕТРА» ДУНОВЕНЬЕ

Мотофестиваль «Стальной ветер» был посвящен 400-летнему юбилею Томска. Около тысячи мотоциклов стартовали от Дворца спорта к месту проведения фестиваля. Отличились члены байк-клуба «Алюминиевый сквозняк» (названного в пику клубу-организатору «Стальной ветер»): они прикатили на праздник на бутафорском танке. Под «броней» скрывался boom-box с запитанным от бензогенератора компьютером и мощной акустической системой. Другая компания неопределенной клубной принадлежности рассекала на тачанке с пулеметом «Максим».



Среди припаркованных мотоциклов был замечен диковинный для сибирских краев Honda Valkyrie Rune 2004 стоимостью $40 000. Учитывая, что всего этих оппозитных 1832-кубовых «шестерок» выпущено чуть более тысячи штук, понятно, что только стальным ветром его могло занести в столь глухие места.

На музыкальной арене диапазон жанров варьировался от горлового пения сибирских шаманов из группы «Дакота» до хитов приглашенного «Крематория». Публика развлекалась в соревнованиях в мужском и женском армрестлинге, шуточных боях в грязи и на бревне. Вечером – дискотека и световое шоу.

К чести организаторов и к немалому удивлению правоохранительных органов, в дни фестиваля в окрестностях байкерского лагеря не произошло ни одной аварии с участием мотоциклистов и ни одного столкновения между байкерами.

Дмитрий СМИРНОВ, корреспондент «За рулем-регион», фото автора



СИБИРСКИЙ САМОГОН

Ассоциация мотоклубов Сибири провела скоростной мотопробег «Сибирский СамоГон-2004».

Старт – в Новосибирске, промежуточные контрольные пункты в Барнауле и Новокузнецке, финиш – в Кемерове. Протяженность – около 800 км. Каждый самостоятельно выбирал режим и маршрут движения. Главное условие – отметиться на всех КП и прийти к финишу. Задача осложнялась тем, что у участников было лишь приблизительное представление о местоположениях КП.

Состязались 19 байкеров. Средняя скорость движения составила 109 км/ч. Самым сложным оказалось выдержать безумный темп, рассчитать запас топлива, сориентироваться по мелькающим указателям и обнаружить КП на малознакомой трассе. Досаждала вездесущая мошкара, а еще больше стражи порядка – они то и дело норовили остановить, оштрафовать. Но разве догонишь!

Победители получили призы, кубки и медали. Все участники этой беспрецедентной гонки стали обладателями почетных нашивок «Сибирский СамоГон». По оценкам байкеров, такие нашивки значат не меньше, чем медаль «За мужество».

Дмитрий СМИРНОВ, корреспондент «За рулем-регион», фото автора

ПОЕДЬ И УВИДЬ!

ЗРЕЛИЩА, АКЦИИ В АВГУСТЕ–СЕНТЯБРЕ

ВЫСТАВКИ

25-29.08	**8-я московская международная автомобильная выставка**, Москва, «Экспоцентр» на Красной Пресне
25-29.08	**4-я олдтаймер галерея Ильи Сорокина**, там же
15-19.09	**Intermot**, г. Мюнхен, Германия

АКЦИИ КЛУБОВ

30.07-1.08	**Рок-фестиваль в г. Витебске** («Железный ворон», Беларусь)
13-15.08	**2-й международный слет мотопутешественников «Лицом к океану»**, Приморье, бухта Золотари под Находкой
6-7.08	**Мотослет на Золотом пляже в Club 117 (при поддержке Ирбитского мотозавода)**, Феодосия, Республика Крым, Украина
20-22.08	**7-й международный фестиваль байкеров в Санкт-Петербурге** (Werewolf MC)
27-29.08	**4-й международный мотофестиваль** (Iron"Brothers, Беларусь)
4-5.09	**День города Барнаула** («Колесницы дорог»)
6.09	**Поездка в детский дом в Тульской обл.** («Мото.Ру»)
11-12.09	**Всесибирское закрытие мотосезона в г.Новосибирске** (NNB)

СПОРТ*

31.07-1.08	**Открытый ЧРФ** по кроссу на ATV и «Трофей России» по мотокроссу, 3-й этап**, «Парк Экстрим», г. Яхрома, Моск. обл.
7.08	**ЧРФ по кантри-кроссу, 6-й этап**, трасса «У Пирамиды», Моск. обл.
7-8.08	**ЧРФ по мотокроссу, суперлига, 3-й этап**, г. Скопин
11.08	**КРФ по суперкроссу, 3-й этап**, г. Кузнецк
14-15.08	**КМ по кроссу на ATV**, «Парк Экстрим», г. Яхрома, Моск. обл.
14-15.08	**ЧРФ по мотокроссу, суперлига, 4-й этап**, г. Пенза
15.08	**ЧМ по мотокроссу («Мотоциклы с колясками»), Гран-при России**, «Парк Экстрим», г. Яхрома, Моск. обл.
20-21.08	**Чемпионат России по ШКМГ, 6-й этап**, трасса «Мячково», Моск. обл.
21-22.08	**ЧРФ по мотокроссу, суперлига, 5-й этап**, г. Сызрань
21-22.08	**ЧРФ по мотокроссу («Мотоциклы с колясками»), 3-й этап**, г. Ирбит, Свердловская обл.
28-29.08	**Мотокросс на приз губернатора Московской области**, «Парк Экстрим», г. Яхрома, Моск. обл.
28-29.08	**КРФ по мотокроссу («Хобби»), 4-й этап**, г. Кострома
28-29.08	**ЧРФ по мотокроссу («Мотоциклы с колясками»)**, г. Богданович
4-5.09	**Личный ЧРФ по мотокроссу**, г. Зеленоград, Моск. обл.
4-5.09	**Первенство РФ по мотокроссу среди молодежи**, г. Златоуст
5.09	**MotoGP, Гран-при Португалии**, трасса Estoril
11-12.09	**ЧРФ по мотокроссу (суперлига)**, г. Нефтеюганск
11-12.09	**Первенство РФ по мотокроссу среди молодежи**, г. Фролово
11-12.09	**КРФ по мотокроссу («Хобби»)**, «Парк Экстрим», г. Яхрома, Моск. обл.
11-12.09	**КРФ по мотокроссу («Ветераны»)**, г. Сочи
18.09	**ЧРФ по кантри-кроссу**, г. Дмитров, Моск. обл.
18-19.09	**ЧРФ по мотокроссу (суперлига)**, г. Смоленск
19.09	**MotoGP, Гран-при Японии**, трасса Motegi
24-25.09	**Первенство РФ по мотокроссу среди молодежи**, г. Ковров
25-26.09	**Закрытие летнего сезона в «Парке Экстрим», кантри-кросс (мотоциклы и ATV)**, г. Яхрома, Моск. обл.

*Полный перечень спортивных соревнований размещен на сайте журнала «Мото» www.moto.zr.ru

**ЧРФ – чемпионат России, КРФ – Кубок России, КМ – Кубок мира, ЧМ – чемпионат мира

Запланированный на сентябрь 2004 года экстрим-рейд по Прикаспийским пескам «Караван» не состоится. Организаторы – мотоклуб «Пилигримы» приносят свои извинения и обещают в 2005 году исправиться.

КОНКУРС ЧИТАТЕЛЕЙ: БАЙКИ-ШОУ

ПОБЕДИТЕЛЬ ПОЛУЧИТ КРУИЗЕР



Условия участия в конкурсе просты. Одним из персонажей вашей байки должен быть мотоцикл (или его «родственник»). Объем текста – покороче, хотелось бы прочитать – и улыбнуться. За все опубликованные байки – гонорар (но если укажите реквизиты, их перечень – на стр. 4).

Мотоцикл ВМ 150, круизер, предоставлен компанией «БалтМоторс», Калининград

ПОЕЛИ МОРОЖЕНОГО...

В 70-х годах был у меня «Иж-Планета Спорт». Как-то в марте мы с дворовыми друзьями решили от нечего делать съездить во Владивосток – поесть мороженого (в те годы это лакомство в нашем городе было трудно купить, а за 100 километров во Владивостоке – сколько угодно... Да и за зиму соскучились по мотоциклам). Недолго собираясь, тронулись в путь. Во Владивостоке съели по стаканчику сливочного и, довольные, отправились домой. Дорога асфальтированная, но со множеством крутых поворотов и спусков.

Ну, значит, едем мы, все хорошо. Впереди по обочине шагают солдаты, мы проносимся мимо. Машу им руками и ногами – они, вижу в зеркало, довольные, отвечают. Когда перевел взгляд на дорогу, увидел, что впереди крутейший спуск и поворот, а на повороте по асфальту блестит лед. Подумать-то я подумал, что надо притормозить до льда, но затормозить вовремя не успел – нажал на рычаг уже на льду. Мотоцикл поскользнулся, меня выкинуло из седла. Приземлился на «пятую точку», на ней и качусь по спуску. Вижу, мотоцикл на боку следом за мной. «Если догонит, мало не покажется». Не понимаю как, но сумел стать на четвереньки и направить себя на обочину. Мотоцикл прогрохотал мимо... И все это на глазах солдат и моих друзей. До сих пор вспоминаю, как они ржали... А я все думаю: как я не стер зад до самых ушей?

Станислав ФАТЕЕВ, г. Уссурийск Приморского края

КТО ОТВЕТИТ ЗА «КОЗЛА»?

Как-то прочитал в «Мото» материал «В угол!» – о том, как «козлить». Поглядел на классные фотки. И подумал, что неплохо бы и мне так научиться... Однажды мы с братом возвращались на «Минске» от бабушки. Когда выехали на асфальт, я ссадил брата и сказал, что покажу «фокус». Чтобы поднять мотоцикл «на дыбы», решил использовать третий способ – с «игрой» сцеплением. Фразу из журнала: «Откручивайте, господа, откручивайте» принял как девиз. Включаю первую передачу (на второй не получалось), выжимаю сцепление. Так как тахометра на мотике нет, отпустил сцепление, когда показалось, что хватит. Привстаю на подножки и дергаю за руль вверх, чтобы поднять передок мотоцикла. ...Очнулся на земле. В руках сжимал руль мотоцикла – я его выдернул.

Последствия моего «козления» – слегка закругленные края заднего крыла и шок, постигший брата. Которого я, собственно, и добивался.

Алексей ЗАХАРОВ, с. Николаевское, Чувашия

АНЕКДОТЫ ОТ ЧИТАТЕЛЕЙ

Мотоциклист, не интересующийся футболом, взглянул на телеэкран, когда транслировали финал чемпионата Европы-2004:

– Не понимаю, как можно так долго двигаться пешком.

Д. Ю., Москва

Едут двое на машине, на перекрестке начинают поворачивать налево. Водитель просит сидящего рядом толстяка, из-за которого ничего не видать, посмотреть, не движутся ли машины справа. «Нет», – и водила выполняет маневр. Раздается удар в бочину.

– Ты ж сказал, что машин нет!

– А это не машина, это мотоцикл.

Прислал **Степан АНДРЕЙЧУК**, г. Волгоград

ХИТЕР БАТЬКА!

Задумали мы с Серегой втихаря покататься на отцовском «Урале». Решили погарцевать за огородами, где грунтовая дорога с накатанной колеей.

Как назло, нагнало тучку, и хлестанул такой дождь, что врагу не пожелаешь. Сергей сел за руль, я – в коляску и накрылся попоной. И тут мотоцикл занесло – встали поперек колеи: заднее колесо и колесо коляски в одной колее, переднее – в другой. Стоим и не знаем, что делать.

Дождь кончился так же внезапно, как и начался, будто посмеялся над нами. Я понял, что «на раз-два» мотоцикл не вытянуть. Сбегал домой за лопатой: покопаем – погазуем, погазуем – покопаем... Наковыряли земли видимо-невидимо, но мотоцикл все-таки вытащили. Успели его помыть до прихода отца, сидим, ждем, от страха еле дышим.

Пришел отец и говорит: «Я с работы полем пошел и все проклял: кто-то все так перепахал, будто нарочно, чтобы люди не могли пройти. Похоже, застрял там мотоцикл. Я на такой случай в багажнике держу цепи на заднее колесо». Сказал, загадочно хмыкнул и пошел себе... Мы с Серегой остались сидеть с открытыми ртами.

ГОНКА С ЗОЛОТАРЯМИ

Поехали мы однажды с другом за город искупаться в Иртыше, приятель уговорил взять с собой сестру Таню. Посадили ее в коляску и рванули. День выдался классный, накупались, позагорали – и домой. Мотоцикл хоть и старенький, но тарахтит бойко, раскидывает в разные стороны жучков и мошек. Догнал я ассенизаторскую бочку на базе ГАЗ-53 и с ходу ее обогнал. Но вскоре уже она пошла на обгон, и вот мы снова у нее «в хвосте». В этом, знаете ли, приятного мало. Новая попытка обогнать «говновозку» ни к чему не привела – ее водитель только прибавил скорость и вырулил на среднюю полосу. Мы и сцепились: я сбрасываю скорость – и он сбрасывает, я даю газу – и он тоже.

Когда я вошел в раж и все-таки обогнал это «дерьмо», даже не заметил, что въехал в городскую зону на 90 км/ч. «Лучший друг водителей» тут как тут – палочкой машет...

Вечером мы сидели с другом на кухне и обсуждали случившееся: мол, какие же козлы ездят по дорогам! Тут заходит Таня и говорит: «Конечно, козлы! Я им всего-то язык показала, когда ты их обогнал».

Вот и бери женщин на борт!

Валерий ЛАПТЕВ, г. Омск



HONDA - YAMAHA - SUZUKI - KAWASAKI
BiGMOTO .ru
ПОДРОБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ НА WWW.BIGMOTO.RU
Москва, ул.Академика Королева, 21
(территория станции кузовного ремонта)
(095)218-6383
ВЫСОКОЕ КАЧЕСТВО, НИЗКИЕ ЦЕНЫ
ЛУЧШАЯ МОТОТЕХНИКА ИЗ ЯПОНИИ
info@bigmoto.ru
ПРЯМЫЕ ПОСТАВКИ С МОТОАУКЦИОНОВ



АВТОМОТО
МОТОЦИКЛЫ
• Урал (все модели)
• Минск • ЗиД • ИЖ
МОТОЭКИПИРОВКА
• шлемы • обувь
• комбинезоны
• куртки
FOX SHOEI axo
МОТОШИНЫ все размеры
• кроссовые
• спортбайки
• дорожные
• СКУТЕРЫ • ATV
DUNLOP
• ВЕЛОСИПЕДЫ
МАСЛА
MOTUL
LIQUI MOLY
(095) 125-15-24 • 125-52-10



МОТОМАГАЗИН ФОКС г.ВЛАДИВОСТОК ул.МОРДОВЦЕВА 8/4
СКЛАД тел/факс (4232) 405-615 (розничная продажа)
ОФИС тел/факс (4232) 222-356 (оптовая продажа)
ФОКС
WWW.MOTOFOKS.VTC.RU
E-MAIL : MOTOFOKS@MAIL.RU



ПРОКАТ
ATV и МОТОЦИКЛОВ
СКОРОСТЬ ВО ВРЕМЕНИ
ЭКСТРИМ ПАРК
www.x-park.ru
Профессиональные и учебные трассы для мотокросса и эндуро. Мотошкола;
Проведение корпоративных мероприятий;
Продажа мототехники и аксессуаров;
Мойки, душевые, ремонт и обслуживание;
Кафе и мини-гостиница.
(095) 239-1009
239-1087
www.motogp.ru



Мото Рэст www.motorest.ru
МОТОЦИКЛЫ И СКУТЕРА
•Honda•Yamaha•Jawa•Peugeot
ATV
•Honda•Yamaha
•Bombardier•Dinli
•Polaris
СНЕГОХОДЫ
•Yamaha•Polaris•Bombardier
•Arctic Cat•Тайга•Буран•Рысь
ГИДРОЦИКЛЫ
•Yamaha•Polaris•Bombardier
Щелковское ш., 5
(ф-ка "Сокол")
(095) 967-1636, 163-4487



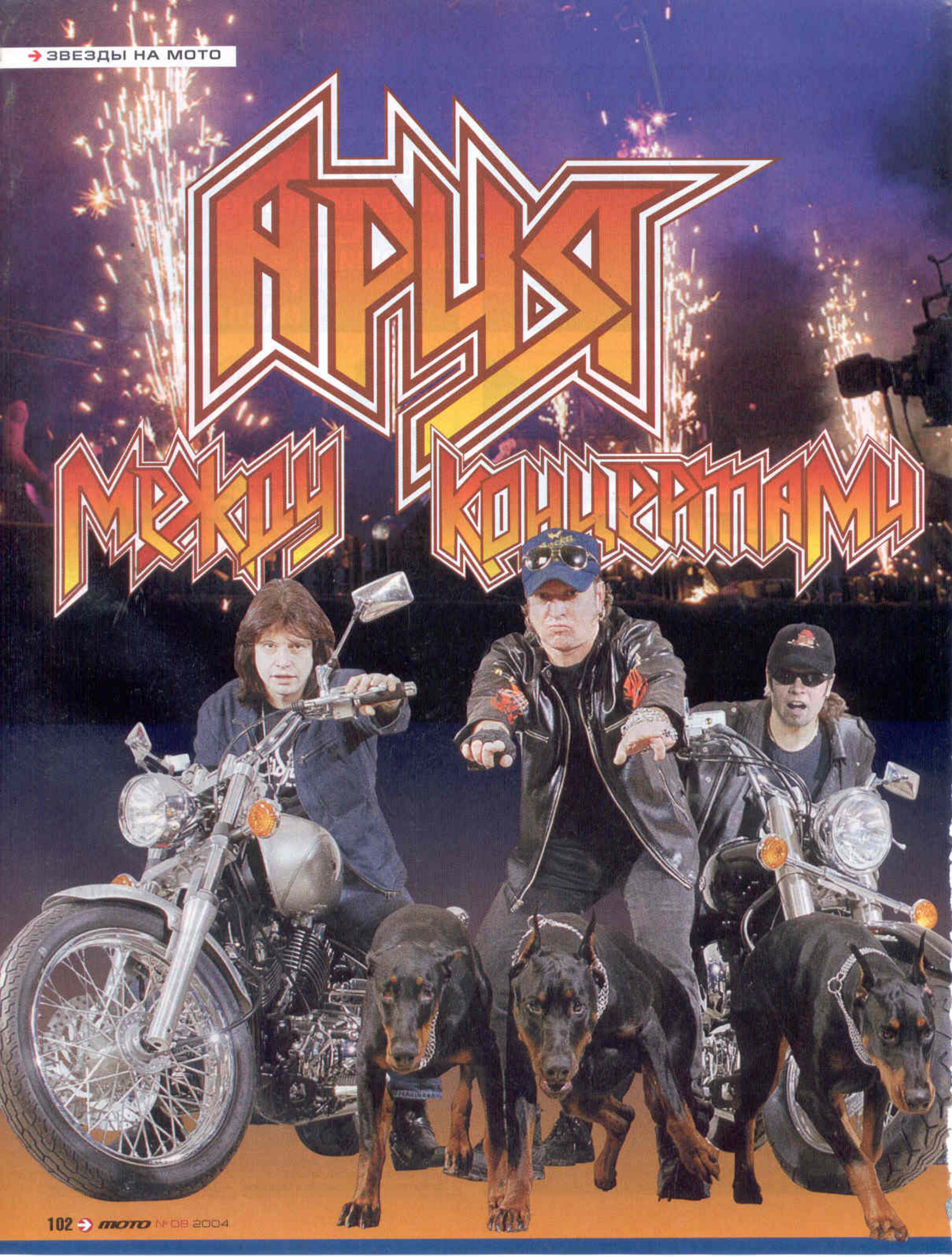
МОТО МИР
МотоМир
Ремонт любой сложности, техническое обслуживание мотоциклов и ATV - выезд к клиенту. Прием на комиссию и комиссионное оформление любой техники.
Новые и подержанные мотоциклы, ATV, скутеры. Одежда и аксессуары. Заказ запчастей, мотошиномонтаж.
МОТОЦИКЛЫ
(095) 503-5294, 950-8374
www.motomir.ru



Moto Clan
Все виды ремонтных и сервисных услуг
Токарно-фрезерные, сварочные (аргон), тюнинг, запчасти новые и б/у. Диагностика-компьютерный стенд "Dyno-jet", тюнинг. Эвакуация, парковка, зимнее хранение.
тел.: 778-5967, 974-5222
e-mail: motoclan@list.ru
e-mail: motoclan@mail.ru



мотосалон
X-FACTOR
Hyosung
Zongshen
Москва,
Зеленый пр-т,
дом 3а/11
(095) 368-5092
www.x-factor.ru
info@x-factor.ru
· Продажа и ремонт мототехники и скутеров
· Расходники: фильтры, сальники, свечи Denso, колодки, масла
· Запчасти для мотоциклов и скутеров
· Велосипеды
· Мотоэкипировка
· Шиномонтаж и балансировка
· Изготовление армированных тормозных шлангов
· Переоформление · Эвакуация


АРИЯ
Между концертами



В перечне выпущенных «Арией» пластинок есть диск «Tribute to Harley-Davidson», с произведениями из него группа многократно выступала на мотоциклетных тусовках. Все это явно не случайно… Объяснения дает один из музыкантов команды Виталий Дубинин.

– Виталий, насколько нам известно, из всех экстремальных увлечений парни из «Арии» предпочитают мотоциклы.

– Истинная правда! А все потому, что каждый не прочь испить свою порцию адреналина. Впрочем, не только на мотоциклах. Я шестой год ношусь на горных лыжах, с головой «нырнул» в дайвинг. Что же до мотоциклов… Вот уж не знаю, насколько это экстремально – езда на чоппере (а я езжу на нем). Ведь мой Harley-Davidson – машина спокойная, поездки на нем – возможность расслабиться… Сколько себя помню, всегда завидовал байкерам. Никогда в жизни не ездил, даже не думал, что когда-нибудь сяду за руль. Но так случилось, что салон Harley-Davidson оказался совсем рядом с нашей репетиционной базой. Мы заходили в салон поглазеть, купить кое-какую фирменную одежду, ну и невольно «примерялись» к байкам. Однажды мне предложили попробовать проехать. Перед магазином небольшая площадка, я сделал кружочек, не ехал – полз. Ну, думаю, получилось! Вдохновленный, решил, что все могу! А там на пути попалась кочка. Дал газу – не одолел ее, еще газу… И как пошел разгоняться!.. Само собой, тут же спровоцировал аварию, пострадали три автомобиля. После того полгода к мотоциклам вообще не подходил. Но, чувствую, они притягивают меня, как магниты. Попробовал проехаться еще раз – и тогда уже все получилось. Позже обзавелся собствен-

ным, потом был второй, третий… И вот уже четвертый год катаюсь на Harley-Davidson.

– Катаешься только для того, чтобы «оттянуться», или есть еще что-то?

– Без цели ездить скучно. У нас организовалась мотогруппа из десяти человек, назвались «Московскими кабанами». Поначалу ездили не дальше Ярославля или Тулы, позже связались с владельцами Harley-Davidson из Дрездена, пригласили к себе. Немцы приехали, встретились в Питере. Родилась мысль махнуть и за границу. Через Петербург, Эстонию, Финляндию направились в Швецию – ее изъездили вдоль и поперек… На следующий год – во Францию, проехали от Ниццы до Ла-Манша. Останавливались в небольших городках, осматривали старинные замки…

– Мало вам того, что бесконечно колесите на гастролях…

– То – работа, путешествие на мотоцикле – удовольствие. Любим рейды по Золотому кольцу – Владимир, Суздаль, Кострома, другие старинные русские города. Долго готовимся, ждем момента старта. Когда же выстраиваемся в колонну, наступает праздник! Выезжаем обычно в пятницу с утра. До первой стоянки едем пять-шесть часов. Палатки и прочий туристский скарб не берем – ехать с громадным рюкзаком неудобно, да и зачем, если сейчас с крышей над головой все просто: звонишь, заказываешь номер в гостинице или связываешься с местными байкерами, и они тебя принимают. Нередко вызываем шок у местного населения: наша компания выглядит весьма экстравагантно. Нам интересны не только достопримечательности, но и сам процесс езды. Жаль, свободного времени маловато…

Кстати, смену моего очередного «Харлея» отметили поездкой по Италии. Приземлились в Милане, выкатили из самолета байки и двинулись до Рима. Провели два классных дня – отправились в Ассизи. Останавливались в маленьких замках, а потом рванули во Флоренцию… Передвигались на шести мотоциклах, кто-то поехал с женами, в общей сложности человек десять. Великолепно провели время!..

Приехали в Пизу. Жара +32°, а на нас кожаные куртки. Мозги опухли на солнце! Как только добрались до Площади чудес с Пизанской башней, с ходу ввалились в прохладу ресторанчика, выпили по кружке пива и, еще не придя в себя, в усталой дреме разлеглись на траве прямо под знаменитой достопримечательностью. Благодать!.. Тут один из наших и говорит: «Слушайте, где же эта чертова Пизанская башня!?»

– Это самое остросюжетное приключение?

– Бывало и поострее, и посмешнее – сколько угодно! Как-то в Финляндии стали прижиматься к обочине, чтобы немного передохнуть. До заправки не доехали чуть-чуть – оставалось с полсотни метров – когда один из наших парней снял шлем. И тут, как из-под земли, «нарисовался» полицейский. Пришлось заплатить 150 финских марок – за «безголовость»… Но, как правило, полицейские везде относятся к нам лояльно, когда узнают, что мы из России… Бог миловал – серьезных поломок или аварий не случалось. Впрочем, раз по дороге домой мотоцикл одного из наших попросту… развалился на куски. Наверное, очень устал, как и его водитель.

Однажды во Франции мы жили в старом и очень





красивом городке с невероятно узкими улочками, по одной из них мы и решили проехать. Но поскольку были «слегка выпимши», не рассчитали габаритов – один из наших застрял между стенами… Сразу замечу, то был случай исключительный: в дорогу «под газом» не выезжаем.

– У вашей группы есть собственная символика?

– Кабан с гаечным ключом.

– Существуют ли у вас, мотоциклистов, какие-либо жесткие принципы? Например, женщин в команду принимаете?

– Конечно, но с нами частенько катаются жены, а в их компании другие девушки к нам в спутницы почему-то не просятся. Возможно, ситуация изменится. Особенно после этого интервью.

– Свой мотоцикл переделывал?

– Естественно!

– Готов ли дать его другому человеку – покататься?

– Тому, кого хорошо знаю, да. Байкеры обычно никому не доверяют свои мотоциклы, я в этом плане проще.

– А тебе доверяют? Скажем, на спортбайке пробовал поездить?

– Да, однажды брал у приятеля. На полный режим не выходил, но мчался достаточно быстро – до тех пор, пока не пришло ощущение полета. Фантастика! Это абсолютно другая стихия – действительно, экстрим. Не поручусь, что моим следующим приобретением не станет именно «спорт».

– Увлечение байками как-то влияет на музыкальное творчество группы «Ария»?

– Иначе и быть не могло. К 100-летию Harley-Davidson мы записали песню вместе с группой Rammstein. Тиль Линдеманн, лидер Rammstein, вместе с нашим гитаристом и вокалистом сделали совместную работу. Не я первый это скажу, но могу еще раз подтвердить: мотоциклы и рок-н-ролл тесно связаны – и исторически, и по духу: увлечение тем и другим приносит ощущение свободы, бунтарства, дикости. Знаменитая фраза «Born to be wild» может быть лозунгом и рокеров, и байкеров… Еще неизвестно, где она появилась впервые – на бензобаке «Харлея» или в знаменитой песне Steppenwolf…

Интервью провел **Сергей ПАВЛОВ**, фото **Александра БАТЫРУ** и из архива «Арии»

Благодарим московский клуб **«Доберман»** за помощь в организации фотосъемки.

Владимир ВОЙТЕНКО, эксперт «Мото»

РЕЗВОСТЬ, ПРАВО, НЕ ПОРОК

УМЕРЕННАЯ ФОРСИРОВКА ДВИГАТЕЛЯ JAWA 350/634

Усовершенствование двигателя под силу только тем, кто понимает, что в нем происходит, обладает слесарными навыками, опытом работы на металлорежущих станках и… терпением. Может быть, эти качества приобретете в процессе работы. Или угробите двигатель.



Владимир ВОЙТЕНКО: «Старые Jawa можно сделать такими, что «будут ягодкой опять».



ДОРАБОТКА ЦИЛИНДРОВ

Прежде всего, мотор нужно тщательно отмыть и полностью разобрать. Проверьте детали КП и моторной передачи: те, которые с дефектами, не справятся с увеличившейся мощностью и выйдут из строя. А при изношенной поршневой группе от переделок и вовсе не будет прока.

Понадобятся напильники, шарошки и электродрель (а лучше, бормашина). Форма и размеры продувочных каналов чугунных цилиндров часто бывают далеки от идеала, особенно на стыках между цилиндрами и картером. Скорость бензовоздушной смеси на больших оборотах в этих местах столь высока, что уступ в каких-нибудь полмиллиметра может вызвать вихрь, который «съест» до 20–30% проходного сечения. Для того, чтобы вернуть потерянную мощность, придется поработать напильниками и шарошками и устранить заводские огрехи.

Как обнаружить несовпадения? Сделайте прокладки из плотной бумаги, по одной для каждого цилиндра и отдельно для картера. Скопируйте на бумагу, проводя пальцем по обороту, отпечатки каналов каждой детали. Совместив бумажные отпечатки, найдите положение (насколько позволят шпильки), при котором несовпадения каналов станут минимальными. Поставьте метки, а затем стальными штифтами зафиксируйте детали, чтобы при последующих сборках они всегда занимали это положение. Теперь удалите выступающие места. Прокладки, установленные под цилиндры после сборки, должны в точности повторять форму продувочных каналов. Выступающие внутрь края дадут тот же эффект, что и несовпадающие каналы.

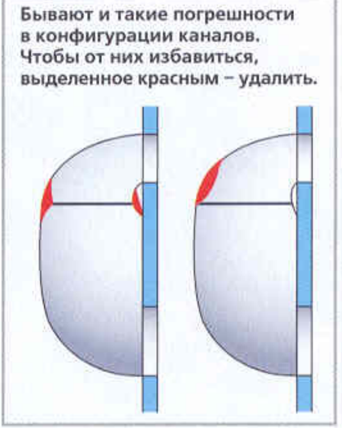
Углы и форма продувочных каналов на выходе в цилиндр определяют направление движения бензовоздушной смеси, а, значит, качество продувки. Любые вольные изменения в этих местах могут перечеркнуть всю работу. Все каналы: впускные, выпускные и продувочные достаточно отшлифовать мелкой шкуркой. Полировать до блеска нет смысла.

Нижнюю кромку впускных окон опустите на 3,5 мм, а в канале сделайте плавный переход (как показано на рисунке). После этого, собрав картер с центральной вставкой, подгоните и отшлифуйте впускные каналы. Верхнюю кромку выпускных окон поднимите на 2 мм. На верхних

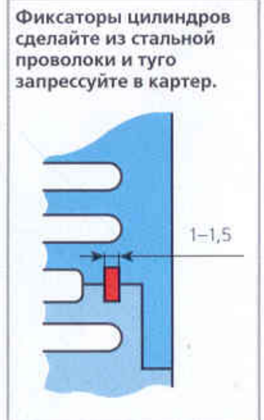
Добейтесь плавных переходов в стыке продувочных каналов.

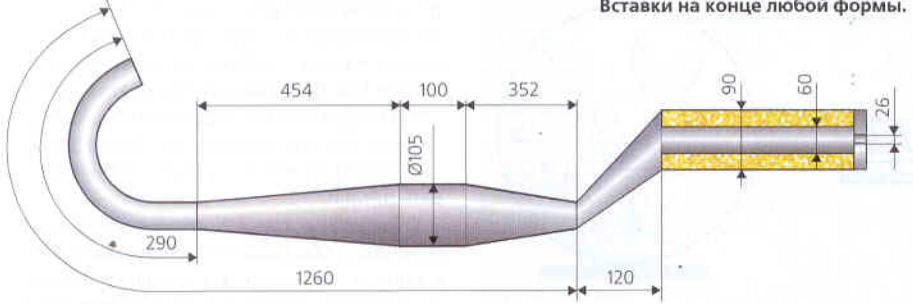


Бывают и такие погрешности в конфигурации каналов. Чтобы от них избавиться, выделенное красным – удалить.



Фиксаторы цилиндров сделайте из стальной проволоки и туго запрессуйте в картер.





Глушитель. Выпускные трубы штатные или укороченные от мод. 638. Пространство между внутренним и внешним цилиндрами глушащей части заполнено стекловатой. Вставки на конце любой формы.

и нижних кромках сделайте фаски 0,5х30° – это продлит жизнь поршневых колец. Не стоит трогать верхние кромки продувочных каналов: продувка цилиндра от этого существенно ухудшится. Расширять весь выпускной канал нет необходимости, сошлифуйте огрехи литья, а вблизи окон – отполируйте поверхность канала. На гладких стенках откладывается гораздо меньше нагара.

Удалите перемычки в нижней части окон поршней, а юбку изнутри от поршневого пальца вниз опилите «на конус». Наружную поверхность днищ поршней отполируйте, чтобы на них откладывалось меньше нагара.

Чтобы увеличить степень сжатия, подрежьте на токарном станке головки цилиндров на 1,5–2 мм, изготовив специальную оправку. Добейтесь, чтобы эта величина была одинаковой в обоих цилиндрах. Для проверки, устанавливая поочередно в собранном двигателе поршни в ВМТ, залейте в свечные отверстия из шприца или мензурки моторное масло до тех пор, пока его уровень не дойдет до середины резьбы.

После увеличения степени сжатия возрастет нагрузка на коленчатый вал, что не добавит ему долговечности. Кроме того, придется лить в бак 95–98-й бензин и, возможно, уменьшить угол опережения зажигания. При выборе топлива и регулировке зажигания действует правило: детонации при разгоне на полном дросселе с малых оборотов (50–60 км/ч на IV передаче) быть не должно.

Если вы все сделаете правильно, мощность двигателя достигнет 24–25 сил. Столько имели эталонные моторы Jawa 634 при их разработке. Вам кажется этот результат ничтожным? Поверьте на слово – большинство серийных мотоциклов не имеет и 20 сил.

НАСТРОЕННАЯ ВЫПУСКНАЯ СИСТЕМА

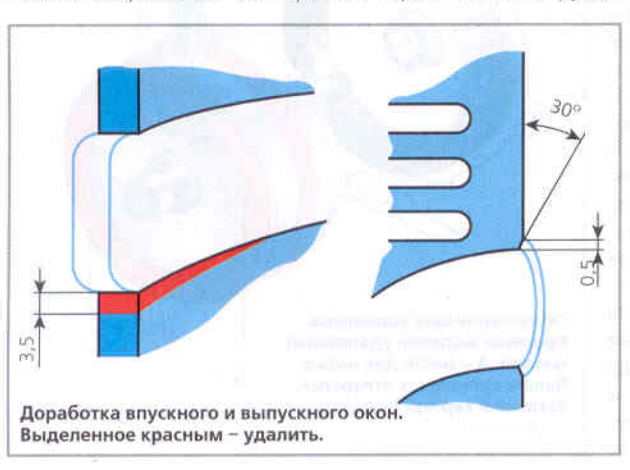
Понадобятся: стальной лист (сталь 10 или 20) толщиной 0,6–0,8 мм, ножницы по металлу и друг-сварщик.

Штатные глушители эффективно снижают шум выхлопа, но нормально «дышать» двигателю не дают. Резонатор, показанный на рисунке, рассчитывался на 5100 об/мин. Если все сделать правильно, конец обратного конуса окажется напротив болта крепления заднего амортизатора к маятнику (если вы не мудрили с задней подвеской). Глушащие части, приваренные к выходам резонаторов, представляют собой скошенные конуса, переходящие в цилиндры, в которых находятся прямоточные глушители шума выпуска. Оформление концов выпускных труб – дело вкуса.

Описанные глушители толще штатных, поэтому придется подогнать под них кронштейны подножек.

КОЛЕНВАЛ И КАРТЕР

Огромная масса штатного коленвала нужна, чтобы мотоцикл смог тронуться с места даже с нагруженной коляской. Кроме того, мотор с таким маховиком устойчивее работает на малых оборотах. Но за эти достоинства приходится расплачиваться динамикой разгона. Мы же форсируем мотор именно для динамичной езды, а не для перевозки грузов. Значит, вал нужно максимально облегчить. Только учтите, с облегченным коленвалом двигатель уже не будет так хорошо работать на малых оборотах, как раньше (см. «Мото», № 8-2003).



Доработка впускного и выпускного окон. Выделенное красным – удалить.

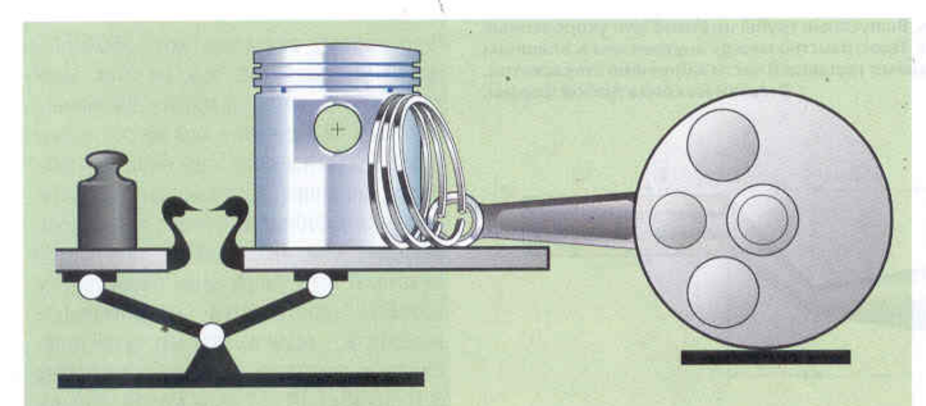
Форсировать двигатель Jawa 350/634 – дело неблагодарное: она, по сути, многократно «оттюнингованная» послевоенная Jawa 12. Причем с тем же соотношением S/D (отношение хода поршня к диаметру цилиндра). Эта величина характеризует способность мотора «раскручиваться»: чем она меньше, тем мотор резвее. А ведь увеличение оборотов, на которых достигается максимальная мощность, – один из главных путей форсировки двигателя. У Jawa соотношение S/D=65/58=1,12, то есть мотор длинноходный. По «дремучести» он сравним разве что с отечественной «Планетой» (S/D=85/72=1,18). На ее фоне «Юпитер» (S/D=58/62=0,93) выглядит чуть ли не спортбайком. В борьбе за компактность конструкторы развернули цилиндры таким образом, что один впускной канал «обслуживает» оба цилиндра, что делает установку лепестковых клапанов невозможной. Мало того, шатуны при этом «стали» поперек бензовоздушной смеси. Да и трех шпилек на цилиндр маловато: они не могут обеспечить герметичность стыка между цилиндром и головкой при существенном увеличении степени сжатия. Расположение шпилек и общая конструкция двигателя не позволят сделать дополнительные продувочные каналы, а чугунные ребра цилиндров не смогут отвести избыток тепла форсированного мотора. Спортбайк из Jawa не получится, но мощность двигателя можно ощутимо увеличить, подвергнув ее умеренному тюнингу.

Доводку коленчатого вала и картера «на коленке» не сделать. Понадобятся токарный, фрезерный и координаторно-расточный станки, а также специалисты, умеющие на них работать.

Распрессуйте коленвал. Проточите его щеки на токарном станке по наружному диаметру до размера 125 мм. Шатуны об-



Доработка поршней. Красным выделен удаляемый металл.



БАЛАНСИРОВКА

Проверить, уравновешен ли коленвал двигателя (у 2-цилиндрового мотора каждый коленвал нужно проверять отдельно), можно в центрах токарного станка. Зажмите в них, предварительно смазав, коленвал, но лишь слегка – чтобы он легко вращался. К верхней головке шатуна прикрепите балансировочный груз. В идеальном случае, поворачивая коленвал, можно остановить его в любом положении, и он будет оставаться в нем сколь угодно долго. Вес груза рассчитывается по формуле:

$M_г=(M_{п.г.}+M_ш)\cdot K - M_ш$,

где: $M_г$ – вес балансировочного груза;

$M_{п.г.}$ – вес поршневой группы (поршень, палец, поршневые и стопорные кольца);

$M_ш$ – вес верхней головки шатуна, умноженный на 0,336;

K – коэффициент балансировки. Его выбирают в пределах от 0,45 до 0,6 в зависимости от оборотов, на которые настраивается двигатель. В нашем случае оптимальным значением K будет 0,5.

Плохо отбалансированный коленвал даст о себе знать сильной вибрацией мотора.

легчите на фрезерном станке (как показано на рисунке), а затем скруглите получившиеся острые кромки до радиуса 1,5 мм. Обязательно отшлифуйте и отполируйте наружные поверхности. Если полировкой пренебречь, на шероховатой поверхности образуются концентраторы напряжений, и шатун в каком-нибудь из этих мест рано или поздно разорвет. Втулки верхних и нижних головок шатунов со следами износа, коррозии или раковинами нужно заменить. Если их выточить из стали ШХ15 (из обойм подшипников) и закалить до HRC 58–62, они будут почти вечными. В головки шатуна после этого нужно установить новые подшипники и пальцы.

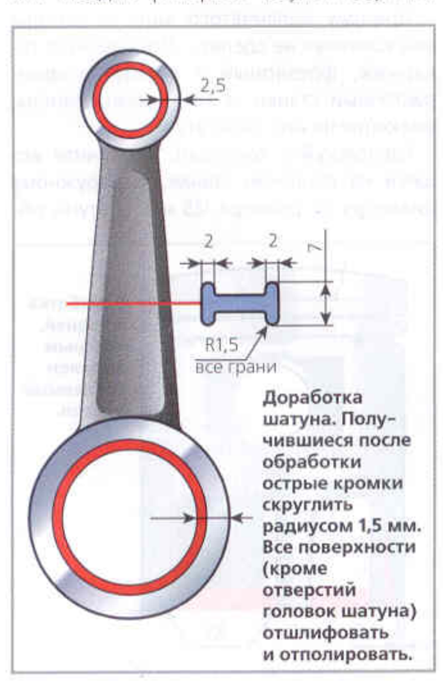
Отбалансируйте, просверлив отверстия в щеках, левую и правую половинки коленвала по отдельности. При этом запрессовывать пальцы нижней головки шатуна больше чем на 5 мм не стоит, все равно потом нужно их выпрессовывать для промывки подшипников.

Чтобы после уменьшения диаметра щек коленвала степень сжатия в картере не уменьшилась, нужно освободившийся объем заполнить вставками из алюминиевого сплава. Они должны плотно войти в кривошипную камеру. После обработки щек нижние головки шатунов будут выступать за пределы наружного диаметра коленвала. Сделайте для них во вставках кольцевые проточки. Зазор между вставками, коленвалом и нижними головками шатунов должен быть 1–1,5 мм.

Для свободного прохода шатунов при сборке (с одного торца) и при работе (внутри) профрезеруйте окна. Чтобы вставки не провернулись при работе двигателя, вкрутите в них стопоры, изготовленные из винтов M4. В боковых стенках картера есть канавки для смазки подшипников. Выступающие части стопоров при сборке должны попасть в них и надежно зафиксировать детали.

Обычно на сопротивление вращению коленвала обращают слишком мало внимания, а напрасно. На больших оборотах потери в коренных подшипниках «кривого колена» в дефектном картере резко возрастут и «съедят» изрядную долю мощности. Отверстия картера под коренные подшипники должны быть расположены соосно. Сам картер Jawa изготавливали хорошо, но у поздних моделей отверстие в средней перегородке может быть смещено. Результат – ускоренный износ подшипников и потеря мощности. Поэтому обязательно соберите картер со вставкой, но без коленвала, и проверьте соосность отверстий на координатно-расточном станке. Если обнаружите отклонения, – выточите новую перегородку на токарном станке «за одну установку». Ее наружный диаметр сделайте таким, чтобы она зашла в картер с натягом 0,05 мм.

Когда все сделаете, снова разберите коленвал. Промойте и продуйте все детали и окончательно соберите. Отверстия, просверленные при балансировке, заглушите пробками подходящего размера от винных бутылок (разумеется, не полиэтиленовыми, а из пробкового дерева). Это увеличит степень сжатия в картере, и продувка станет эффективнее. Установите новые центральный подшипник и лабиринтное уплотнение. Добейтесь, чтобы биение коренных шеек не превышало 0,02



Доработка шатуна. Получившиеся после обработки острые кромки скруглить радиусом 1,5 мм. Все поверхности (кроме отверстий головок шатуна) отшлифовать и отполировать.



Облегчение щек коленвала. Красным выделен удаляемый металл. А – место для новых балансировочных отверстий. Вставки в картер: 1 – картер; 2 – вставка.

мм, иначе вся проделанная работа потеряет смысл.

И ВОТ ЕЩЕ ЧТО...

В полной мере ощутить эффект переделок не даст штатная система зажигания. Работа контактной системы сильно зависит от зазора в коренном подшипнике правого цилиндра. Если он слишком велик, зазор в контактах прерывателя, а, следовательно, и угол опережения зажигания будут «плавать» в широких пределах, а вслед за ними «уплывет» и мощность двигателя. Выход – установить любую электронную бесконтактную систему зажигания: от ВАЗ-2108 с датчиком Холла или от «Восхода». В любом случае будет лучше. Почему именно от «Восхода», а не современной «Совы»? У восходовской системы есть неоспоримое достоинство – выносной датчик. Корпус генератора позволяет установить второй датчик (ведь у Jawa два цилиндра). А еще придется изготовить специальный коммутатор, способный работать с двумя катушками («Мото», № 9-2000). Не надейтесь обойтись двумя штатными коммутаторами: работать такая конструкция не будет. Если надумаете установить 90-ваттный ковровский генератор, нужно установить датчики и магниты за пределами генератора.

Карбюратор лучше взять от Jawa 638. Но для него нужно сделать переходник и «поиграть» дозирующей иглой, а может, и подобрать жиклеры и сделать утопитель поплавка («Мото», № 5-2004).

И еще. Старайтесь лить в бак только качественные бензин и специальное 2-тактное масло – двигатель будет служить долго, не доставляя лишних хлопот.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ С ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕМ

А теперь о самом неприятном. Прочтет малоопытный байкер все это и погрузится в мечты, как на своей Jawa будет обгонять «японцев», словно «стоячих». Вынужден огорчить: после произведенных переделок получится мотоцикл с великолепной разгонной динамикой, способной достичь 120 км/ч уже на второй передаче. На эту же максимальную скорость рассчитывалась заводскими конструкторами и его ходовая часть. Но со штатными тормозами быстрее 100 км/ч, на мой взгляд, разгоняться не стоит. Поэтому прибавившуюся мощность можно использовать только для мощных рывков от светофора до светофора (помня о возможностях тормозов). Или придется всерьез заниматься доводкой ходовой части и установкой мощных тормозов. И уж в любом случае нужно выправить «восьмерки» и «яйца» на колесах. Это не пустые слова. Я попробовал узнать, до какой же максимальной скорости может разогнаться переделанный мотоцикл. Но на 155 км/ч мотоцикл так «заколбасило», что лишь чудом избежал падения.

НАКОНЕЦ СКАЗАЛИ «А»

Ксенофонтов И.В. «Устройство и техническое обслуживание мотоциклов». Учебник для водителей транспортных средств категории «А». М.: ЗАО «КЖИ «За зулем», 2004. 128 с.

Более двух десятилетий в России не издавалось учебников для мотоциклистов. И вот Книжно-журнальное издательство «За рулем» совместно с издательским центром «Академия» его выпустило. Книгу выгодно отличает от тех, что выходили раньше, то, что здесь даны описания принципа работы и устройства узлов и механизмов именно современных мотоциклов, помещена классификация зарубежной мототехники, в то же время подробнейше рассмотрены и давно распространенные в России модели. Приведены сведения о техническом обслуживании и эксплуатации, диагностике неисправностей.

Приятно, что иллюстрации в книге цветные. Учебник допущен Министерством образования РФ в качестве пособия для подготовки водителей мотоциклов.

ТРЕНИНГ И ЕЩЕ РАЗ ТРЕНИНГ!

Тематические задачи по Правилам дорожного движения. М.: ЗАО «КЖИ «За рулем», 2004. 80 с.

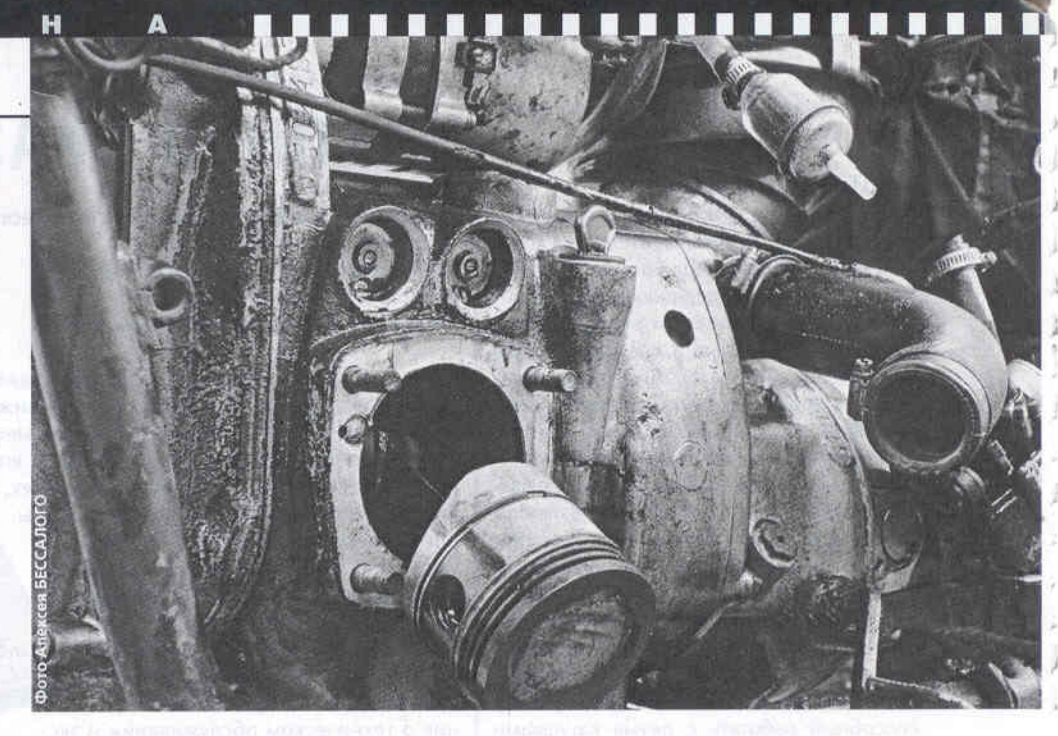
Замечательное пособие для тренировки водителей на знание Правил и оценку дорожных ситуаций предложило Книжно-журнальное издательство «За рулем». В цветном (приятно посмотреть!) сборнике большого формата собран «золотой фонд» задач, опубликованных в журнале «За рулем». Они сгруппированы в соответствии с положениями Правил, в приложенных ответах даны комментарии.

Конечно, это не украденные у Госавтоинспекции ответы на билеты, которые иные сдающие экзамен тупо заучивают, не вникая в суть. Задачи заставляют думать и понимать – это именно тренинг для новичков, выезжающих на улицы и дороги. Впрочем, опытным водителям книга тоже пригодится – чтобы лишний раз убедиться, не забыли ли чего, не изменились ли Правила.

Но одними задачами книга не исчерпывается. Подробно описано (и проиллюстрировано), как оказывать первую медицинскую помощь при ДТП. Но едва ли не самое ценное дополнение – систематизированный перечень административных нарушений с указанием санкций, а также лиц, уполномоченных их осуществлять. Ради одной этой таблицы (на трех страницах) можно купить эту книгу и возить с собой на тот самый случай...

ПРО ОППОЗИТЫ

На вопросы читателей отвечают специалисты Ирбитского мотозавода.


Фото Алексея БЕССАЛОГО

Права ли налоговая инспекция, когда взимает налог с владельца мотоцикла М-67-36 в размере, определенном для аппаратов мощностью 38 л. с.? Паспорта к мотоциклу нет, и я не знаю, какова была мощность двигателя этой модели.

Виктор ШИШКИН, с. Поим Пензенской обл.

Мощность моторов «Уралов», выпущенных в период с 25.11.75 по 20.08.88, составляла 36 л. с. Модель М-67-36 запущена в производство в 1976 году. Ирбитский мотоциклетный завод двигателей мощностью 38 л. с. не выпускал.

Можно ли установить на «Урал» ИМЗ-8.103-10 тахометр от ВАЗ-2106? Какую выбрать систему электронного зажигания? Можно ли установить самостоятельно электростартер, и что для этого потребуется купить?

Олег СУХАНОВ, с. Фоки Пермской обл.

Вазовский тахометр подключить к любой модели «Урала» без внесения изменений в электрическую часть прибора невозможно. Насчет системы электронного зажигания, то лучшие результаты показывает система МСЗ УКТУС. Для самостоятельной установки электростартера потребуется, кроме самого стартера, картер КП с фланцем для крепления стартера, воздухофильтр в сборе с патрубками, правый блок переключателей на руле с кнопкой запуска, реле, пучок электропроводки и стартерная АКБ емкостью не менее 18 А/ч.

Применяются ли современные технологии при изготовлении «Урал-Волка»?

Влад ГОНЖУР, г. Козельск Калужской обл.

Да, в частности, тормозные диски стали изготавливать методом лазерной резки.

Можно ли переделать электрооборудование «Урала» М-62 1964 г. в. с 6 на 12В?

Дмитрий ГЕРАСИМОВ, г. Копейск Челябинской обл.

Да, при условии установки на двигатель 12-вольтового генератора.

Почему «вянет» на «верхах» мотор «Урала» и с отцепленной коляской мотоцикл не разгоняется более 100 км/ч?

Иван СЛАЩЕВ, с. Н.Махово Курской обл.

У распределительного вала 8.103-01401 двигателя «Урала» с коляской более «узкие», по сравнению с 8.123-01401 (для модели «Соло»), фазы газораспределения, поэтому максимальные значения мощности и крутящего момента смещены в зону низких оборотов. Такой двигатель более «эластичен», т. е. развивает высокий крутящий момент в более широком диапазоне оборотов и с ним можно реже переключать передачи. То, что мотоцикл не разгоняется свыше 100 км/ч, с одной стороны, обусловлено общими передаточными числами в трансмиссии, с другой – регулировками. И, разумеется, состоянием двигателя.

Можно ли установить электростартер от «Урал-Вояжа» на обычный «Днепр», если от «Урала» взять корпус КП и маховик с зубьями?

Сергей ЕРМОЛЕНКО, Украина

Можно.

Слышал, что в Москве на площади перед «Зенитом» продавалась 5-ступенчатая КП для «Урала». Правда ли это?

Александр СЫЧЕВ, пос. Ивет Брянской обл.

Не можем ни подтвердить, ни опровергнуть эту информацию. Одно известно: до сегодняшнего дня ИМЗ не продал ни одного экземпляра «пятиступки».

Можно ли форсировать двигатель «Урала» до 50 л. с. без применения тюнинговых ГРМ?

Евгений КУРАНОВ, г. Иваново

Без изменения параметров распределительного вала и головок цилиндров никогда не «выдавите» 50 л. с.

Можно ли на «Урал» ИМЗ 8.103-10 установить цилиндро-поршневую группу от «Волка»?.. И еще, мы устанавливали на «Урал» ИМЗ 8.103-10 свечи Brisk-17, но они выходят из строя через неделю. В чем дело?

Алексей КОЗЛОВ, г. Осташков Тверской обл.

На двигатель «Урала» модели ИМЗ-8.103-10 с ходом поршня 68 мм установить ЦПГ от двигателя ИМЗ-8.1237 «Волк», имеющего ход 78 мм, понятное дело, невозможно. Завод не рекомендует применять свечи зажигания Brisk-17 (аналог А14В), так как испытания этих свечей на двигателях ИМЗ положительных результатов не дали.

Можно ли на «Урал» установить карбюратор от «Оки»?

Константин БУЙКО, г. Борисоглебск Воронежской обл.

ИМЗ не проводил подобного рода опытных работ. Установка одного карбюратора для двигателей с оппозитным расположением цилиндров осложнена большой протяженностью трубопроводов и их неравной длиной (для левого и правого цилиндров). Увеличение длины впускного трубопровода ухудшает наполнение цилиндров горючей смесью и, следовательно, снижает мощность двигателя. Наряду с этим необходимо смонтировать систему подогрева длинных впускных трубопроводов – для запуска мотора в холодное время года. Немаловажно и другое обстоятельство: все «Уралы» сертифицированы с двумя карбюраторами.

Какой максимальной степени сжатия можно достичь в двигателе «Урала»?

Сергей ЗОТОВ, г. Воронеж

Если использовать высокооктановые бензины, то допускается степень сжатия 9,5–9,8.

Пытаюсь переделать свой «Урал» ИМЗ-8.103 в 3-колесный ИМЗ-8.401. Есть ли отличия в КП этих мотоциклов? От какого автомобиля взят задний мост и какое его передаточное число? Какая максимальная скорость ИМЗ-8.401?

Дмитрий ДРОБЫШЕВ, г. Воронеж

В КП всех мотоциклов ИМЗ конструктивных отличий нет, но в трансмиссию 8.401 введен понижающий редуктор с переда-

точным отношением 2. В аппарате используется задний мост от автомобиля «Москвич», его передаточное число – 4,22. Максимальная скорость ИМЗ-8.401 составляет 70 км/ч.

Допустимо ли в «Волке» всю выпускную систему заменить на ту, что устанавливается на других моделях «Урала»?

Вадим ДВУУС,
г. Малоярославец Калужской обл.

Выхлопные системы «Волка» не унифицированы с другими моделями «Уралов» по присоединительным и установочным размерам. И потом, учтите, что такая замена противоречит требованиям сертификационных документов на мотоцикл.

Хотел установить на свой «Урал» вместо старых карбюраторов К-301 новые К-65. Но ничего не получилось. Возможна ли такая перестановка в принципе?

Иван ТИМОХИН, Москва

Изготовьте переходную пластину из стального листа толщиной 5–6 мм, просверлите в ней четыре отверстия диаметром 8,2 мм: два – для крепления переходника к головке цилиндра и еще два под углом 90 градусов друг к другу для крепления карбюратора к переходнику. В этом случае между головкой и переходником сохраняются серийные теплоизолирующая и уплотнительная прокладки. Между карбюратором и переходником необходимо установить новую уплотнительную прокладку от карбюратора К-65.

Собираюсь уменьшить угол наклона передней вилки «Урала», установив самодельные траверсы. При этом рулевая колонка станет параллельной с перьями вилки. Отразится ли это на управляемости?

Отразится, и далеко не в лучшую сторону.

Выпускается ли сейчас распредвал № 3 для высокооборотных форсированных моторов? Если да, то подойдет ли он к двигателю обычного «Урала»?

Игорь КАБИНОВ, г. Каменск-Уральский Свердловской обл.

Распредвал № 3 сейчас не выпускается.

Какие детали от «Волка» и «Соло» подходят к «Уралу» ИМЗ-8.103-10 с отцепленной люлькой?

Дмитрий ЗАВЬЯЛОВ,
г. Волжский Волгоградской обл.

У «совнархоза» и «Волка» мало взаимозаменяемых узлов и деталей. Их легко перечислить: кронштейн верхней точки крепления двигателя и его шпильки, маслонасос, поддон картера, подшипники и сальники КП, а также задней передачи и распредвала, пружин и сайлент-блоков нижней точки амортизаторов задней подвески. Другое дело, детали ИМЗ-8.103-10 «Урал» и ИМЗ-8.123 «Соло» унифицированы, в зависимости от модификации, на 75–80%.

ТОЛЬКО ДЛЯ СТАРЬЕВЩИКОВ

Детали и сборочные единицы мотоциклов, мопедов и грузовых мотороллеров. Справочное издание. Составитель Т.А. Шленчик, редактор К.П. Быков. Чернигов, «Ранок», 2004.

Черниговское издательство, продолжая выпуск серии книг «Отечественная мототехника», занялось справочной литературой. Книга по-своему уникальна – это попытка «под одной крышей» собрать сведения о взаимозаменяемости деталей и сборочных единиц различных моделей «совкоциклов».

К сожалению, из поля зрения составителей выпали модели, выпущенные позже конца 80-х годов, – «Дельты», «Стэллы», «Мини» Рижского завода «Саркана Звайгзне». Из тульской мотопродукции рассмотрены только грузовые мотороллеры, у «Минсков» «пропала» 113-ая модель. Сведения о ковровских машинах ограничены «Восходом-3М», прорехи у «Ижей». «Уралы» и «Днепры» свалены в одну кучу, причем самый «молодой» из рассмотренных ирбитских мотоциклов – М-67, а киевских – старинный «Днепр-12». «Волки» сюда и близко не забредали. Владельцам «Яв» брошюра окажется полезной только при подборе подшипников – из обширной таблицы можно узнать, на каких «совкоциклах» они еще применяются.

Однако «пропажи» для нас не потеряны: в аннотации к книге ее составители обещают выпускать справочник ежегодно, дополняя его новыми сведениями.

КЛЕЕВАЯ АЗБУКА

Клеи и герметики для автомобиля. В.И. Башкирцев, Г. В.Малышева, С.Н. Гладких. М., издательства «АСТ», «Астрель», 2003.

Как часто из-за пустякового дефекта приходится заменять дорогостоящие детали или узлы. Использование сварки, даже если аппарат под рукой, тоже не всегда возможно. Выручить могут профессиональные клеевые технологии, сведения о которых и приведены в книге. Пусть никого не смутит приписка в названии – «для автомобиля». Вся информация применима и к мотоциклу. Здесь рассмотрены свойства и технологии применения преимущественно отечественных клеевых материалов и композиций. Ждать другую книгу об импортных средствах?

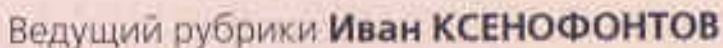
ИЗ БОЛЬШОЙ ЛЮБВИ К ПЕДАЛЬНЫМ

Мопеды, мокики. Устройство, обслуживание, ремонт. Пособие по ремонту. Состав. К.П. Быков, П.В. Грищенко. Чернигов, «Ранок». 2004. С. Афонин. Мопеды, мотовелосипеды. Двигатели Д4; Д5; Д6; Ш50; Ш51; Ш52; Ш57; В50; В501. Ремонт в дороге. Ремонт в гараже. Практическое руководство. г. Батайск Ростовской обл., «ПОНЧиК», 2004.

Любовь к мопедам и мокикам прорвалась одновременно в двух изданиях. Обе книги – об одних и тех же еще советских моделях («Карпаты», «Верховина», «Рига»). Черниговское пособие построено в форме вопросов и ответов, в нем говорится об эксплуатации и техническом обслуживании. Из приложения можно узнать о взаимозаменяемости деталей мопедов и мокиков, выпущенных до середины 80-х годов прошлого века.



Пособие ростовского автора С. Афонина более обширно и претендует на учебник по обслуживанию и ремонту мототехники. В нем последовательно и подробно изложены сборочно-разборочные операции, ремонтные и регулировочные работы, описаны приемы работы с использованием специальных приспособлений (и их чертежи!). Даны даже советы по проведению тюнинга. Но не нашлось места техническим характеристикам, не описаны мокики последних десятилетий (в том числе двигатель Д-8М). Заинтересованный читатель в полной мере оценит помещенную здесь уникальную информацию.



Ведущий рубрики **Иван КСЕНОФОНТОВ**

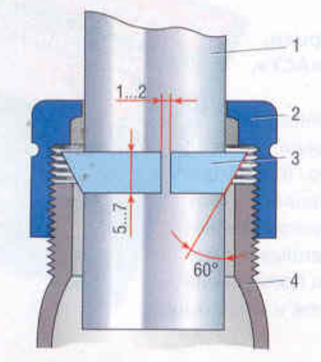
КРУИЗ-КОНТРОЛЬ ПО-НАШЕНСКИ



Любители дальних поездок на «Урале» знают, как после сотни-другой километров правая рука затекает от постоянной «борьбы» с пружинами двух карбюраторов. Сделать поездку более комфортной поможет простейший вариант круиз-контроля. В корпусе ручки газа старого образца, столь любимой кастомайзерами, имеется винт. Его нужно удалить, а в отверстии нарезать резьбу M10x1. Вкрутите в отверстие подходящую шпильку, а на другом ее конце закрепите рычажок (я воспользовался куском ручки стеклоподъемника от «Жигулей»). Длину рычага сделайте такой, чтобы его было удобно поворачивать большим пальцем руки на 180°. Причем, в его крайнем правом положении шпилька, углубившись при вкручивании в корпус, должна зафиксировать ручку газа. Эксплуатация показала, что пользоваться этим устройством удобно: правая рука устает гораздо меньше. Но чтобы в случае необходимости мгновенно разблокировать ручку газа, нужно установить на рычажок не очень сильную возвратную пружинку.

Константин КОЗЛОВ, Татарстан, г. Нижнекамск

ЧТОБЫ НЕ ПОТЕРЯТЬ ГЛУШИТЕЛЬ



Соединение глушителя и патрубка:
1 – патрубок; 2 – гайка;
3 – кольцо; 4 – глушитель.

Владельцы «Днепров» знают, как трудно надежно закрепить патрубок глушителя: он так и норовит выскочить либо из цилиндра, либо из глушителя. А если совсем не повезет, сразу из обоих мест – и ищи его потом на обочине.

Я нашел толстостенную трубу, плотно надевшуюся на патрубок, отрезал от нее четыре кольца шириной 5 мм и проточил их на конус. Затем разрезал ножовкой и установил под гайки крепления патрубков к глушителям и цилиндрам. При затяжке гайки кольца плотно входят в зазор между сопрягаемыми деталями и надежно их удерживают, а кроме того, уплотняют стык. С такой конструкцией отъездил не один год.

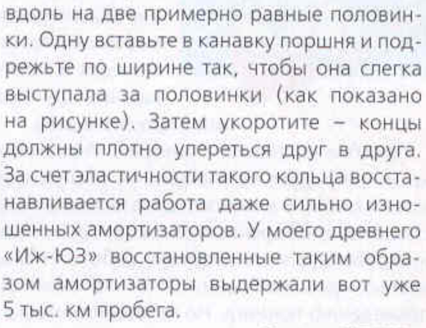
Сергей КИТАЕВ, с. Новоселицкое Ставропольского края

ДОЛГАЯ ЖИЗНЬ ПОДВЕСКИ

Под кожухом амортизатора всегда полно грязи, постепенно заполняющей канавки манжеты и царапающей шток. Кроме того, она отжимает кромки сальника, и амортизатор начинает подтекать. Владелец мотоцикла решает, что узел «умер», и спокойно его «добивает».

А ведь амортизатор можно спасти. Для этого следует, как только появилась течь, сразу разобрать узел, промыть и очистить манжету и, залив новое масло, собрать. При сборке нужно установить сальник гладкой стороной к крышке амортизатора, а то ведь иногда текут даже новые амортизаторы – из-за того, что уплотнение вставляют, ненароком перевернув его.

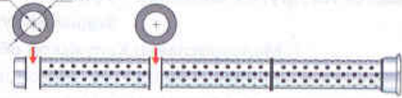
Полоску пластмассы, символизирующую уплотнительное кольцо на поршне амортизатора «Иж», лучше заменить самодельной из трубки от капельницы (лучше – от старой: у них стенки толще). Отрезок трубки разрежьте ножницами вдоль на две примерно равные половинки. Одну вставьте в канавку поршня и подрежьте по ширине так, чтобы она слегка выступала за половинки (как показано на рисунке). Затем укоротите – концы должны плотно упереться друг в друга. За счет эластичности такого кольца восстанавливается работа даже сильно изношенных амортизаторов. У моего древнего «Иж-Ю3» восстановленные таким образом амортизаторы выдержали вот уже 5 тыс. км пробега.



Ярослав ПЕТРОВ, с. Шабо Одесской обл., Украина

НЕ НАСЛЕДИ!

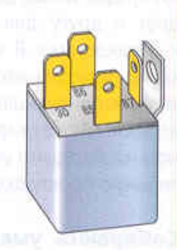
Одна из неприятных особенностей мотоциклов с 2-тактными моторами – в глушителях накапливается несгоревшее масло. У Jawa глушители немного наклонены оконечностями к земле, и на стоянке под ними образуются масляные лужицы. Я установил между деталями глушащей части прокладки из паранита (его можно найти на строительных рынках). Прокладки удерживают масло в глушителях до полутора месяцев. Затем, как только намечается «перелив», разбираю глушители, сливаю «отработку» – и продолжаю ездить. Чем точнее изготовлена прокладка, тем чище пол в гараже.

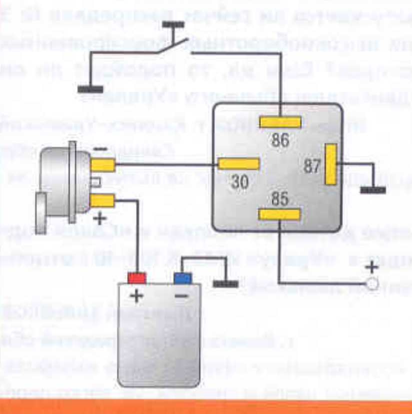


Константин ПОДЦЕПНЯ, г. Аша Челябинской обл.

ДУДИТ НА ВСЮ ОКРУГУ

Установил на «Иж-П4» сигнал от «Волги», но обнаружил, что выключатели и штатная проводка мотоцикла не рассчитаны на увеличившийся ток. Из-за этого сигнал едва «крякал». Чтобы разгрузить электрику, воспользовался «жигулевским» реле фар. Провод от аккумулятора провел к сигналу, минуя замок зажигания. А в остальном электросхема мотоцикла осталась прежней.





Александр НОЗДРИН-ПЛОТНИЦКИЙ, хутор В-Соленый Ростовской обл.

Ведущий рубрики Борис ДАХНОВСКИЙ

Вниманию авторов! Направляя материалы в редакцию, обязательно указывайте ваши фамилию, имя и отчество (полностью), паспортные данные (серию, номер, кем и когда выдан), ИНН и номер свидетельства о пенсионном страховании, дату и место рождения, адрес и, желательно, номер телефона.

«КОЛЬЦО»

ПРОЙДЯ ЭКВАТОР

Четыре этапа чемпионата РФ по ШКМГ позади.



КЛАСС SUPERBIKE-MOTUL: ЛИДЕР НЕДОСЯГАЕМ?

В этом элитном классе Сергей Крапухин – безоговорочный лидер, и догнать его другим спортсменам по сумме очков уже сложно. Маловероятно, что даже Олег Серебряков, демонстрирующий отличную форму, составит ему конкуренцию. Но самому Олегу придется выдержать напор Андрея Марцевича (Iterma-Racing), Константина Середы (Vector Racing), Александра Телегина, Анатолия Жукова (оба – Bike Promotion Sport) и Андрея Кулагина (личный зачет). Все они по количеству набранных очков могут претендовать на серебряную медаль.

SUPERSPORT-ИТЕРМА: ПОЛКУ УБЫЛО

Лидер этого класса Владимир Иванов продолжает уверенно выигрывать, и, похоже, в российском национальном чемпионате спортсмену скоро выступать станет неинтересно.

Сильнейший дебютант прошлого года Максим Аверкин никак не привыкнет к своему «итальянцу». Поменяв Yamaha R6 на новый Ducati 749R, он пока так и не смог заставить ехать мотоцикл по-настоящему быстро. С другой стороны, если бы не обидное падение на первом этапе, сейчас его результат мог быть намного лучше.

Не стоит сбрасывать со счетов Яниса Туркса, Юриса Сваринскиса, Виталия Карпова и Алексея Виноградова – и они сохраняют шансы побороться за золотые медали. Малоприятное событие в классе: Михаил Михалев из-за возникших финансовых трудностей был вынужден покинуть чемпионат.

B1000: ЛОВИ КУРАЖ!

Илья Забавников и Алексей Николаев (оба – НБС Мотор) – два претендента на медали в классе. Вместе с тем, Александр Кузнецов, начавший выступать в чемпионате только со второго этапа, вскоре может «сцепиться» с лидерами. На трассе «Мячково» спортсмен показал второе время на круге. Это свидетельствует, что он быстро набирает форму и «поймал кураж».

КЛАСС B600: ПРОГНАЛИ БОСЯКА

Полтора десятка пилотов на стартовой решетке – больше всего спортсменов выступает именно в этом классе. Причем девять гонщиков выступают стабильно и набирают очки на каждом этапе. Из-за досадного падения в квалификационных заездах на 3 этапе не смог выйти на старт основного заезда Григорий Александров. Виновник этого события Дмитрий Хоружик – единственный гонщик, который подвергся наказанию: комиссия по ШКМГ МФР отстранила его от участия в следующем этапе соревнований с дипломатичной формулировкой «за некорректное поведение на трассе».

Четвертый этап прошел на трассе в Санкт-Петербурге. Его результаты таковы.

Superbike-Motul: 1 место – С. Крапухин, RWT; 2 – А. Марцевич, Iterma-Racing; 3 – М. Киселев, Vector Racing.

Supersport-Итерма: 1 – Ю. Сваринскис, Gepta Ducati SPb; 2 – В. Иванов, Vector Racing; 3 – М. Аверкин, RWT.

B1000: 1 – А. Николаев, НБС Мотор; 2 – А. Поляков (л/з); 3 – А. Буторофф (л/з).

B600: 1 – А. Чугунов, Рифт Motosport; 2 – Д. Эдгарс, Gepta Ducati SPb; 3 – Б. Зубко, Рифт Motosport.



MotoGP

ДВЕ ДРАМЫ В РИО

Чемпионат мира в «королевском» классе MotoGP приближается к своему пику – прошли 7 из 16 этапов.



К седьмому этапу мирового чемпионата лидеров было два – Валентино Росси и Сете Жибернау с одинаковым количеством набранных очков – по 126. На 33 очка отстал от них Макс Бьяджи. Что будет здесь, в Бразилии?

Гран-при Рио прошел на трассе Nelson Piguet в 20 километрах от Рио-де-Жанейро. Ее протяженность – без малого пять километров, ширина дорожки – 18 метров, четыре поворота с правым уклоном, восемь – с левым. Самая длинная прямая – 1000 метров. Многие считали, что здесь наиболее предпочтительны шансы на победу у Росси, поскольку именно на ней итальянец в разные годы выиграл шесть соревнований в разных классах. За день до гонки он поделился с журналистами: «Это одна из моих любимых трасс, я чувствую себя на ней уверенно».

Однако неожиданно для всех в квалификационном заезде первым пришел Кени Робертс-младший (США, Suzuki). Он установил и рекорд трассы – прошел круг со средней скоростью 163,799 км/ч, побив таким образом прошлогодний рекорд Росси (160,781 км/ч). Сете Жибернау квалифицировался четвертым и в гонке должен был стартовать со второго ряда. Росси показал только 8-й результат – так низко он не опускался еще никогда. В складывающейся ситуации специалисты допускали, что на старте может образоваться свалка – «из задних рядов попрут лидеры».

Прогноз не сбылся. Со старта первым ушел Робертс, за ним Бьяджи. Росси с Жибернау на 5-й и 6-й позициях, соответственно. Участники



Два неудачника этапа в Рио – Сете ЖИБЕРНАУ и Валентино РОССИ. Но итальянец все равно улыбается

еще не замкнули и первый круг, как произошла первая драма – в повороте упал Жибернау.

Росси продолжал гонку в своем стиле – он умеет использовать ошибки других. После семи кругов тройка лидеров выглядела так: Бьяджи, Хайден, Росси. Макота Тамада (Honda) с четвертой позиции то и дело дерзко атаковал маячившего перед носом Росси. По тому, как он закладывал в поворотах свою Honda, чувствовалось, что его мотоцикл настроен оптимально. Да и сам японец в этот день был явно в ударе. А у Росси с мотоциклом не ладилось – еще до старта он сетовал на резину и с мотором было что-то не так: на прямых он отдавал с трудом завоеванные метры.


Презревший авторитеты Макота ТАМАДА.

На 13-м круге Тамада все же обскакал Росси: в одном из поворотов итальянец «упустил» его рывок. А вскоре чемпион и вовсе упал. Падение произошло точно так же, как и у Жибернау, и чуть ли не на том же месте. Продолжать не имело смысла – все равно не попал бы в «очковую зону». А Тамада тем временем вышел на вторую позицию. И лидирующий пелетон – Бьяджи, Тамада, Хайден – продолжал борьбу уже без основных соперников.

Макота Тамада рисковал, надеясь, что Бьяджи дрогнет и ошибется. И за три круга до финиша японец все же вышел вперед. Это первая победа 27-летнего Тамады в Гран-при в элитном классе.

Но этот результат не делает погоды в чемпионате. В общем зачете японец вышел на 10-е место с малоперспективным 44-очковым запасом. А Бьяджи подтвердил репутацию вечно второго.

Фавориты турнира – Валентино Росси и Сете Жибернау после синхронного провала по-прежнему делят первое-второе места в общем зачете. У них по 126 очков. Сократил отставание от лидеров Макс Бьяджи (113), он на третьей позиции. Борьба за «золото» продолжается, интрига еще острее. Дуэль Росси–Жибернау всего лишь продлилась.

Турнирное положение участников после семи этапов

1. В. Росси (Италия, Yamaha) – 126 очков; 2. С. Жибернау (Испания, Honda) – 126; 3. М. Бьяджи (Италия, Honda) – 113; 4. К. Эдвардс (США, Honda) – 64; 5. К. Чека (Испания, Yamaha) – 62; 6. А. Барруш (Бразилия, Honda) – 59 ...

КРОСС

ПОГАДАЙ НА КОРОЛЯ

Гран-при России в классе мотоциклов с колясками пройдет в подмосковном «Парке Экстрим» 15 августа. Специалисты делают прогнозы: очень много шансов на победу у российского экипажа Евгений Щербинин–Сергей Сосновских. Во-первых, для него эта гонка домашняя. Во-вторых, экипаж нынче на взлете – после девяти этапов чемпионата мира на втором месте: в Голландии вошли в тройку, в Эстонии заняли второе место, а в Латвии добились победы – первой в истории отечественного колясочного спорта. В-третьих, тот, кто мог бы «попортить кровь» нашим гонщикам – лидер чемпионата голландский экипаж Даниэля Виллемсена, скорее всего, не станет «надрывать пупок» в России, поскольку почти на 200 очков оторвался от ближайших преследователей. Так что очередное звание чемпиона мира голландцам практически обеспечено.

Правда, запросто спутать все карты способен экс-чемпион мира латыш Кристерс Сергис и его колясочный. После того, как из-за травмы этот экипаж пропустил несколько этапов и на 100 очков отстал от россиян, он будет до конца сражаться за победу, чтобы отыграть все, что сможет.


Экипаж Евгения ЩЕРБИНИНА.

Чемпионат мира по мотокроссу в классе мотоциклов с колясками (после 9 этапов из 14).

1. Даниэль Виллемсен–Каспер Штупелис (Голландия) – 408 очков; 2. Евгений Щербинин–Сергей Сосновских (Россия) – 267; 3. Аре Каурит–Юрген Як (Эстония) – 259; ... 9. Кристерс Сергис–Свен Вербрюгге (Латвия) – 167 ...

«СЕРЕБРО» В ТУМАНЕ

Интрига чемпионата мира по мотокроссу в классе MX1: кому достанется «серебро»? С «золотом» все ясно: чемпионом мира в очередной раз станет бельгиец Стефан Эвертс, его преимущество абсолютное. Это будет восьмая золотая медаль Эвертса, что само по себе выдающийся результат.

А вот судьба «серебра» туманна. На него сначала претендовали бельгийцы Стив Рамон и Седрик Мелотт. Затем их «отодвинули» амбициозные француз Мишель Пишон и новозеландец Джошуа Коппинс.

К сожалению, выпал из борьбы самый грозный соперник Эвертса – бельгиец Жоэль Сметс: еще в начале сезона он травмировал ногу. И вот Сметс не вышел на старт на Гран-при Италии и Бельгии.


Мишель ПИШОН расчитывает только на «серебро».

Чемпионат мира по мотокроссу (после 10 этапов из 16)

Класс MX1: 1. Стефан Эвертс (Бельгия, Yamaha) – 443 очка; 2. Мишель Пишон (Франция, Honda) – 341; 3. Джошуа Коппинс (Новая Зеландия, Honda) – 337; 4. Стив Рамон (Бельгия, KTM) – 317; 5. Седрик Мелотт (Бельгия, Yamaha) – 291; 6. Кевин Стрибос (Бельгия, Suzuki) – 255...

Класс MX2: 1. Бин Тоунли (Новая Зеландия, KTM) – 337 очков; 2. Тула Ратрай (ЮАР, KTM) – 331; 3. Стефан Сворд (Великобритания, Kawasaki) – 306; 4. Эндрю Мак Фарлайн (Австралия, Yamaha) – 285; 5. Мишель Масшио (Франция, Kawasaki) – 247; 6. Антонио Кайроли (Италия, Yamaha) – 235.

ОБИДЧИКИ – СВОИ

Впервые на российской земле состоялся один из этапов чемпионата Европы в классе «250». Гонки прошли в подмосковном «Парке Экстрим». Участвовали в них спортсмены из 12 стран. Россию представляли 15 спортсменов.

Напомним, после 3-го этапа в Португалии нашего Андрея Сафронова от лидера чемпионата отделяли всего три очка. Но потом случился откат: разрыв от лидера увеличился. «Обидчиками» Андрея стали сотоварищи по сборной. На этапе в Киеве победу «отнял» Виталий Тонков, на подмосковной трассе победил Александр Иванютин.

Чемпионат Европы по мотокроссу, класс «250» (после пяти этапов из семи)

1. Йенсен Бо Ванг (Дания, KTM) – 192 очка; 2. Андрей Сафронов (Россия, Honda) – 175; 3. Тонни Андерсен (Дания, Suzuki) – 129 ...

СПИДВЕЙ

В БАШКИРИИ ЕЗДИТЬ СТРАШНОВАТО

Вот уже несколько лет в открытом командном чемпионате России борьбу за «золото» ведут только две команды – «Лукойл» (Октябрьский) и действующий чемпион «Мега-Лада» (Тольятти). Перед очной встречей в Октябрьском обе не понесли очковых потерь, но тут уж кто-нибудь должен был стать проигравшим. Повторилась прошлогодняя ситуация: в гостях у «Лукойла» тольяттинцы (Олег Кургускин, Роман Поважный и Сергей Даркин) выступили неудачно. К удовольствию башкирских болельщиков «Лукойл», одолевший «Мега-Ладу» – 50:40, вырвался в лидеры чемпионата РФ. После гонки Поважный признался, что в Октябрьском ему ездить страшновато:

– Хозяева, как сумасшедшие, лезут в такие щели, в какие ни один нормальный гонщик не сует нос, ведь можно получить травму, а впереди еще много стартов.

В самом деле страшновато: падений очень много.

Впереди встреча «Мега-Лады» и «Лукойла» на тольяттинском треке – она может стать переломным моментом чемпионата.

Другой башкирский клуб – «Салават», видимо, сохранит третью позицию. Салаватовцы проиграли фаворитам, но с почетным для себя счетом – 40:50. Турнир завершится в октябре.



Предварительные результаты открытого чемпионата России

1. «Лукойл» (Октябрьский) – 12 очков (6 гонок);
2. «Мега-Лада» (Тольятти) – 12 (7); 3. «Салават» – 8 (6); 4. «Турбина» (Балаково) – 6 (8);
5. «Спидвей-Центр» (Даугавпилс, Латвия) – 4 (4);
6. «Украина» (Ровно, Украина) – 2 (7);
7. «Спидвей-Восток» (Владивосток) – 0 (6).

СТАРИКИ ПОХУЛИГАНИЛИ

В украинском Ровно в год 45-летия украинского спидвея состоялась встреча мировых звезд 60–70 годов. Участники – пятикратный чемпион мира швед Ове Фундин, призеры чемпионатов мира – некогда члены сборной СССР Борис Самородов, Виктор Трофимов и Валерий Гордеев, польский чемпион мира Ежи Щакель и его соотечественник Ян Муха. Фундин добирался до Ровно на БМВ, как сам пошутил, «шуршал» по шоссе со скоростью 140 км/ч, чтобы облобызаться с бывшими соперниками.

И как много лет назад, Ове ФУНДИН в родной стихии.

Экс-звезды тряхнули стариной – устроили показательный гала-заезд пенсионеров мирового значения. Старички выехали на трек в цивильном. Элегантный Ове Фундин – с пышной седой шевелюрой и в темных очках, за ним степенный Борис Самородов. Начал «хулиганить» Валерий Гордеев – прошел поворот с заносом. Фундин вошел в раж – проехал на заднем колесе. «Распоясались» и другие деды... Опасаясь за сохранность бренных тел, организаторы дали отмашку клетчатым флагом.

ОБО ВСЕМ

ПРОДУЛИ, НО – ПО ИГРЕ

География стран, культивирующих мотобол, «съеживается». Лишь пять сборных – Германии, Франции, Украины, России и Белоруссии приняли участие в 19 чемпионате Европы, прошедшем в двух белорусских городах – Пинске и Лунинце.

Многократный чемпион Старого Света сборная России очень мощно провела предварительный раунд, «разобравшись» с белорусами (4:0), украинцами (6:0), французами (1:0) и немцами (4:1).



В Пинске, где прошел финал, игра у россиян не пошла, и белорусы победили со счетом 3:1. В матче за 3-е место Франция обыграла Германию – 3:2.

ЛАМПКИН «КОНЧИЛСЯ»?

Гран-при США по классическому триалу (4 этап) выиграл японец Такахиши Фуджинами. Второе место за Дугом Лампкиным.

В который раз не везет титулованному шотландцу. Во втором заезде он «загремел» и сломал переднюю вилку мотоцикла. Адам Рага довольствовался третьими местами.

На Гран-при Франции (5-й этап) ситуация не изменилась. А 6-й – Гран-при Андорры запомнится ужасающей жарой: в тени 40 градусов. Другая особенность раунда – состоялся только один заезд. Привычный к таким условиям Рага выиграл, японец финишировал вторым, а шотландец лишь 7-й. Это худший результат Железного Дуга за все обозримое время его выступлений.

Чемпионат мира (после 6 этапов из 10)

1. Т. Фуджинами (Япония, Montesa-Honda) – 193 очка; 2. А. Рага (Испания, Gas-Gas) – 179;
3. Д. Лампкин (Великобритания, Montesa-Honda) – 174; 4. А. Кабестани (Испания, Beta) – 141;
5. М. Фрейха (Испания, Montesa-Honda) – 123.

ПАНТЕЛЕЕВСКАЯ ГОНКА

В 15-й раз на трассе неподалеку от села Пантелеево Ковровского района Владимирской области прошел мотокросс памяти Алексея Юдина, погибшего при исполнении интернационального долга в Афганистане. В этой гонке спортсмены обязаны выступать только на дорожных мотоциклах.

Генеральным спонсором по традиции выступил завод им. В. Дегтярева – он предоставил в качестве главного приза мокик «Пилот». Его вручили победителю в самом массовом классе – «юноши» – Сергею Рябову.

СПИДВЕЙ

ПАРНОЕ КАТАНИЕ

В календаре UEM появился новый турнир – Кубок Европы среди пар. Первый полуфинал «отгоняли» в Италии, второй провели во Львове, где участвовала экспериментальная российская сборная в составе Рената Гафурова, Дениса Гизатуллина (оба из Октябрьского) и Владимира Дубинина (Тольятти).

Борьба разгорелась между командами Чехии, России, Латвии и Украины. Наши спортсмены вышли победителями полуфинала. Финал пройдет в сентябре в Венгрии.



И ЧЕМПИОНА МОГУТ ПОКОЛОТИТЬ

Пять из девяти этапов спидвейного Гран-при-2004 позади. Героем 4-го в Кардифе (Великобритания) стал экс-чемпион мира американец Грэг Хэнкок. Лидировавший в турнире 5-кратный чемпион мира швед Тони Рикардсон упал и оказался на 9-м месте. Случился и скандал: звезда польского спидвея Томаш Голлоб публично высказал недовольство тем, как ведет гонку отстаивающий чемпионский титул датчанин Ники Педерсен: «Всех достал этот сумасшедший. Нельзя допускать, чтобы он ездил так бесшабашно. Когда я как-то в боксах дал ему взбучку, все гонщики мне аплодировали».


Оскандалившийся Ники ПЕДЕРСЕН.

На Гран-при Дании (5-й этап) подтвердил свой класс Джесон Крамп. После победы здесь он возглавил турнирную таблицу, его отрыв от ближайшего соперника, своего соотечественника Лея Адамса составил 14 очков. Снова не задалась езда у Тони Рикардсона – у него 11-й результат. Ники Педерсен вновь так рьяно рвался к победе, что «помог» упасть Джесону Крампу, за что был снят с заезда. Педерсен все же пробился в финал, но и там стал виновником столкновения и не был допущен к перезаезду. Значит, не зря получил взбучку от поляка? Теперь от кого получит?

Крамп лидирует в общем зачете (94 очка). Следом за ним Лей Адамс (80) и Грэг Хэнкок

ПУЛИ СВИСТЯТ НАД ТРАВОЙ

Действующий чемпион мира в гонках по травяному треку Роберт Барт из Германии не смог принять участие в первом финале личного чемпионата мира из-за травмы ноги. Его достойно заменили в немецком Билефельде товарищи по сборной. В предварительной части равное количество очков набрали 4-кратный чемпион мира немец Герд Рисс и 3-кратный чемпион мира англичанин Келвин Тэйтум. Между ними ожидалась битва в финале «А». Однако Тэйтум смог проехать всего 50 метров – подвел мотоцикл. Рисс же, избавившись от назойливого конкурента, пулей прилетел к финишу и набрал 25 очков.

Другие два призовых места также у немцев – Маттиаса Крюгера и Энрико Яношки.

ТОНИ ВОЗВРАЩАЕТСЯ В СЕМЬЮ

Совершенно неожиданно для поклонников спидвея пятикратный чемпион мира швед Тони Рикардсон решил прекратить выступления на английских треках. С 1982 года это второй в английском спидвее случай, когда иностранный гонщик-суперзвезда расторгает контракт до окончания сезона. Так поступил чемпион мира американец Брюс Пенхол, который подался за счастьем в «синематограф», прельщенный заманчивым предложением Голливуда.

Тони Рикардсон, выступавший длительное время за клубы городов Ипсвича и Пула, решил покинуть английский спидвей ради семьи. Объяснил: с появлением в высшей лиге Великобритании двух новых клубов расписание гонок оказалось настолько насыщенным, что он оказался «отлученным» от дома.

– Болельщики должны понять: у меня две любимые дочери, жена, они мне очень дороги, и я хочу проводить с ними больше времени.

Контракты со шведской и польской лигами Тони Рикардсон обязался выполнить.


Тони РИКАРДСОН прощается с английскими болельщиками.

РАЛЛИ-РЕЙД

В МАРОККАНСКОМ ПЕКЛЕ

На старт ралли ORPI Maroc – одного из этапов Кубка мира по ралли-рейдам – съехалась вся обойма чемпионов. Ничего удивительного: многие рассматривают эту гонку как важный этап подготовки к «Дакару».

Оправившись от травм, команду КТМ усилили итальянец Фабрицио Меони и испанец Хуан Рома (оба на КТМ LC8). Французы Ришар Сенкт и Сирил Депрэ (оба на КМТ LC4) не скрывали, что настроены повторить свой успех. Напомним: и Депрэ, и Сенкт – каждый дважды выигрывал в Марокко. И все же выводы о том, кто фаворит, делать рано. Южноафриканец Эльфи Кокс (КТМ LC4) не потерял своих скоростных качеств, да и занявший второе место на предыдущей гонке в Тунисе молодой испанец Марк Кома (КТМ LC4) продемонстрировал, что он серьезный соперник. Роскошное сражение назревало и в категории 450 см^3, в которой чилиец Карло де Гавардо из официальной команды КТМ отныне вынужден опасаться «молодых волков» на легких Honda XR400 – французов Франка Олми (он победил в Марокко год назад) и Николя Дежуи.

Впервые маршрут проводившегося в пятый раз марокканского ралли вторгся далеко на юг – в пределы Западной Сахары. За пять дней участникам предстояло доехать почти до границы с Мавританией и по берегу Атлантического океана вернуться в Агадир, проделав почти две тысячи километров, из которых только 434 приходились на дорожные связки, а остальные 1494 составляли семь скоростных участков. Гонка проходила в жестких условиях – термометры в тени зашкаливали за 49°С. Забегая вперед, скажем, что стартовали 60 гонщиков, а финишировали 26. Кстати, похоже, что ориентирование «по старинке» снова входит в моду, во всяком случае, на этой гонке из семи СУ в двух не разрешали использовать GPS.

В первый день Депрэ выиграл спецучасток и опередил более чем на 2 минуты напарника по команде Сенкта. Неудачно сложился первый день гонки для Рома и Меони. Каталонец, победитель последнего «Дакара», после травмы еще не поймал гоночный ритм, а через день из-за болей в колене вынужден был прекратить гонку. Что же до итальянца, то извилистый техничный маршрут первого СУ совсем не для его тяжелого двухцилиндрового КТМ. Тосканца обошел показывавший чудеса на КТМ 450 Карло де Гавардо. Депрэ упал, к счастью, без последствий. Многие участники вынуждены были сбавить темп, чтобы сохранить покрышки колес. Место финиша этого участка в сотне километров от бивуака в оазисе Асса, известного 30 000 финиковых пальм, смахивал на свалку резины.

Но уже на другой день все изменилось – место лидера занял испанец Исидер Эстев Пухоль (КТМ LC4). Сенкта подвело лопнувшее колесо на мотоцикле. В категории «450» Карло де Гавардо далеко оторвался от преследователей. В этот же день погиб мотогонщик из команды TWIN Марк Шазель (КТМ EXC400).

За два дня до финиша Сенкт вновь возглавил гонку. Сумел наверстать упущенное и Депрэ – теперь он отставал от лидера всего на пять минут. Де Гавардо не только сохранял более чем комфортное преимущество в категории 450 см^3, но и занимал пятое место в общем зачете. Однако на 332-километровой дистанции предпоследнего этапа Эль Аюн – Уэд Шебика Эстев Пухоль, стартовавший утром с девятой позиции, сумел возглавить зачет. Сенкта подвела покрышка заднего колеса: он проехал с сотню километров, сбросив скорость, потерял 50 минут и все шансы на победу. Дорогу к первой победе в гонке чемпионата мира обеспечил Пухолю прикрывший его напарник по команде Марк Кома. Все закончилось логично, и испанец, заставивший заговорить о себе еще в ходе минувшего «Дакара», поднялся на высшую ступень подиума. Депрэ только третий. Заняв шестое место в общем зачете, в категории «450» победу одержал Карло де Гавардо. Позже Сирил Депрэ высказал крамольную мысль:

– Каким образом Исидр и Марк смогли отыграть у меня 5 минут на 30 километрах во время субботнего этапа? Наверняка «срезали» по пляжу.

В Марокко все вновь ощутили абсолютное превосходство техники КТМ: помимо десяти первых мест в общем зачете, в классах «марафон» и «продакшн» победу одержали гонщики также на мотоциклах австрийской марки. Что касается общей классификации чемпионата мира, то здесь картина обратная тому, что показал подиум ралли ORPI Maroc: лидирует Сирил Депрэ (45 очков), второй – Марк Кома (44), третий – Эстев Пухоль (43).



«Контроль на линии» наблюдает за Сирилом ДЕПРЕ.

ОБО ВСЕМ

«ЛЕДОВИКИ» В КРОССЕ

В Уфе прошел открытый чемпионат Башкирии по мотокроссу: в гонках приняли участие кроссмены Удмуртии, Татарстана, Свердловской, Пермской, Челябинской, Курганской и других областей РФ. В открытом классе участвовали и члены сборной России в гонках на льду: трехкратный чемпион мира Виталий Хомицевич, чемпион Европы и мира Дмитрий Буланкин и чемпион мира Николай Красников. Однако на «пересеченке» сильнейшими были не они. Хомицевич – только третий, на втором месте Александр Суворков из Каменск-Уральского, а победил Павел Тюрин из Ижевска: он выиграл оба заезда.

А НА ИХНЕЙ СТОРОНЕ ИХНИЕ ПОСТЫ

Продолжается битва за право участия в чемпионате мира-2005 по спидвею. С переменным успехом «воюют» и наши. Случается, что и вне трека. Гонщик тольяттинской «Мега-Лады» Сергей Даркин в итальянском Лониго прошел в первый полуфинал, однако дальше не пустили... Дело в том, что Даркин в паузе перед полуфиналом успел поучаствовать в коммерческой гонке в Словении и после нее возвращался в Италию. Через границу его не пропустили – виза была оформлена неправильно.

Другой россиянин Роман Поважный в итальянский полуфинал волею FIM был допущен напрямую. В Лониго задачу-минимум выполнил – попал в восьмерку спортсменов, получивших право стартовать в большом финале в Войенсе (Дания).

КРАСИВО ЛЕТЯТ...

На подмосковной трассе «У пирамиды» в рамках 2-го этапа чемпионата России по кантри-кроссу соревновались в классах «хобби», «ATV», «спорт» и «суперспорт». Дождливая погода спортсменов не смутила – в гонках приняли участие 80 спортсменов. Болельщиков набралось более двух с половиной тысяч. Самая острая борьба развернулась в классе «суперспорт». После первых же трамплинов стало очевидно, что фавориты гонки – шестикратный чемпион России по мотокроссу Максим Лебедев и чемпион страны Сергей Соколов. Первым пересек финишный створ Лебедев. Приз «За самый эффектный прыжок» получил Соколов.



Мастер прыжков Сергей СОКОЛОВ.

Материалы рубрики «Спорт» подготовили: Евгений ГУСТОВ, Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ, Наталия ЛЮБИМОВА, Вадим АЛЕМБИКОВ, Анатолий ЛЕЛЬЕВР, Константин КОМКОВ. **Ведущий рубрики – Николай САМАРИН.**



ЦЕНЫ НА МОТОТЕХНИКУ

Модель	Класс/ назначение	Двигатель (тактность, цилиндры, объем,см³)	Мощность, л.с.	Год выпуска	Цена	Салон, телефон
Мотоциклы						
Honda VTR1000S4	суперспорт	4-V4-999	136	2004	19490 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda CBR600RR4	суперспорт	4-4-599	123	2004	13990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CBR1000RR4 NEW Fireblade	суперспорт	4-4-998	172	2004	17990 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda XR50R3	эндуро	4-1-49.4	-	2003	2090 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XL 1000V4 Varadero	турист-эндуро	4-V2-996	94	2004	16990 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda CR250R4	кросс	4-1-249.4	59	2004	8690 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XR100R4/CRF100F4	эндуро	4-1-99.2	-	2004	3390 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda XR70R4/CRF70F4	эндуро	4-1-71.8	-	2004	2690 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Aprilia RSV Mille STD	спорт	4-2-998	130	2003	17791 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Aprilia Tuono	стритфайтер	4-2-998	130	2004	14599 €	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha V-Max	дорожный	4-4-1200	155	2004	13200 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Benelli TRE-900 Tornado	спорт	4-3-900	138	2004	23199 €	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Moto Guzzi V11 Sport	дорожный	4-2-1064	94	2003	15900 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Aprilia RX 50 Minicross Challenge	детский кросс	2-1-49.7	9	2004	2390 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia RS 50	спортбайк	2-1-49.7	-	2004	3840 €	ИталМото www.italmoto.ru
Aprilia RX 50 full power	кросс	2-1-49.7	-	2004	3575 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia MX 50	супермоттард	4-1-49.7	-	2004	3575 €	ИталМото www.italmoto.ru
Aprilia RSV 1000 STD	супербайк	4-V2-998	135	2004	15640 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia RSV 1000 Tuono	стритфайтер	4-V2-998	135	2004	14620 €	ИталМото www.italmoto.ru
Aprilia SL Falco 1000	спортбайк	4-V2-998	121	2004	13765 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia ETV 1000 Caponord	эндуро-туризм	4-V2-998	98	2004	13235 €	ИталМото www.italmoto.ru
Moto Guzzi California Special Titanium	кастом	4-2-1064	76	2003	14720 €	ИталМото (095) 780-42-94
Moto Guzzi California EV	кастом	4-2-1064	76	2003	14920 €	ИталМото www.italmoto.ru
Benelli Tornado 900 Tre	супербайк	4-3-898	143	2004	23400 €	ИталМото (095) 780-42-94
Benelli Torhado 900 RS	супербайк	4-3-898	143	2004	24900 €	ИталМото www.italmoto.ru
Benelli TnT 1130	стритфайтер	4-3-1130	140	2004	17000 €	ИталМото (095) 780-42-94
Yamaha XVS 650 Drag Star	чоппер	4-2-649	40	-	9099 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha YZF-R1	спортбайк	4-4-1000	172	-	17499 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha XJR 1300	дорожный	4-4-1251	106	-	11899 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha FZS 1000 Fazer	дорожный	4-4-998	143	-	12499 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha XVS 125	чоппер	4-2-125	13	-	4500 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha XVS 250	чоппер	4-2-250	21	-	5000 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha XV 1600 Wild Star	чоппер	4-2-1600	63	-	14499 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha XVS 1100 Drag Star	чоппер	4-2-1100	62	-	11299 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Suzuki GSX-R 600 new	спортбайк	4-4-599	120	2004	13990 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Suzuki DL 1000 V-Strom	туризм	4-2-996	98	2004	13990 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 980-98-13
Suzuki SV 650	классик	4-2-645	72	2004	9990 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
Suzuki RM 125	кросс	2-1-124	-	2004	7990 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Suzuki GSX 1400	классик	4-4-1402	106	2004	12900 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Suzuki VL 800	чоппер	4-2-805	52	2004	11490 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 980-98-13
Hyosung RT 125	эндуро	4-1-125	14	2004	3299 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
Hyosung GT 650 new	классик	4-2-647	79	2004	6990 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Suzuki DR-Z 400 S	эндуро	4-1-398	40	2004	8890 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Zongshen ZS 200	эндуро	4-1-198	10	2004	2050 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 980-98-13
KTM 85 SX	кросс	2-1-84.9	-	2004	6200 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
KTM 525 MXC Desert Racing	эндуро	4-1-511	54	2004	11990 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
KTM 640 LC4 Adventure-R	эндуро	4-1-625	54	2004	12300 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
KTM 640 LC4 Supermoto	супермотард	4-1-625	54	2004	11400 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 980-98-13
KTM 640 DUKE II	супермотард	4-1-625	54	2004	11990 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
KTM 950 Adventure	туризм	4-2-942	98	2004	16990 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
KTM 640 LC4 Enduro	эндуро	4-1-625	54	2004	10990 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
ИЖ Юнкер	дорожный	2-2-350	24	2004	45000 руб.	«Отечественное мото» (095) 509-23-10
ИЖ Планета	дорожный	2-1-350	-	2003-2004	29000 руб.	«Отечественное мото» info@rusmotobike.ru
Урал Волк	чоппер	4-2-745	45	2004	97000 руб.	«Отечественное мото» (095) 485-54-10
«Пегас-31»	мокик	2-1-50	3.8	2004	17000 руб.	«Отечественное мото» (095) 509-23-10
ЗиД «Курьер»	дорожный	2-1-200	15	2004	23000 руб.	«Отечественное мото» (095) 485-54-10
ММВЗ «Минск»	дорожный	2-1-125	13	2004	18000-25000 руб.	«Отечественное мото» info@rusmotobike.ru
ЗиД «Пилот»	мокик	2-1-50	3.5	2004	19000 руб.	«Отечественное мото» (095) 485-54-10
ИЖ «Корнет»	дорожный	2-1-50	3.8	2004	22000 руб.	«Отечественное мото» (095) 509-23-10
Kawasaki Vulcan 2000 Classic NEW	чоппер	4-2-2053	90	2004	17419 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Kawasaki Vulcan 1600 Mean Streak NEW	чоппер	4-2-1552	73	2004	12739 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Kawasaki Vulcan 1600 Classic	чоппер	4-2-1552	67	2004	11799 €	«Вулкан Моторс» (095) 937-25-89
Kawasaki Ninja ZX-10R NEW	суперспорт	4-4-998	175	2004	14299 €	«Вулкан Моторс» (095) 933-78-30
Kawasaki Ninja ZX-6R	суперспорт	4-4-636	118	2004	10499 €	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Kawasaki Z 1000	стрит	4-4-953	127	2004	10999 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Kawasaki KLV 1000 NEW	эндуро	4-2-996	98	2004	10999 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21

Yamaha XV 1700 PC Road Star Warrior	чоппер	4-2-1670	85	2004	18599 $	«Вулкан Моторс» (095) 937-25-89
Yamaha XV 1600 A	чоппер	4-2-1602	62	2004	13949 $	«Вулкан Моторс» (095) 933-78-30
Yamaha XVS 650 A	чоппер	4-2-649	40	2004	9509 $	«Вулкан Моторс» (095) 933-78-30
Yamaha FZS 600 N NEW	стрит	4-4-600	98	2004	9399 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Скутера						
Yamaha JOG 50 RR	скутер	2-1-49	7	2004	2799 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha NEO'S 100	скутер	2-1-101	5.8	2004	2829 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Aprilia Habana 50 custom	скутер	2-1-49.4	-	2004	3000 €	ИталМото www.italmoto.ru
Aprilia SR 50 H2O FT	скутер	4-1-49.4	-	2003	2980 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia Atlantic 200	скутер	4-1-200	18	2004	5340 €	ИталМото www.italmoto.ru
Aprilia Atlantic 500	скутер-макси	4-1-460	39	2004	8060 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia Leonardo 300	скутер	4-1-300	21	2004	6000 €	ИталМото www.italmoto.ru
Aprilia Scarabeo 500	скутер-макси	4-1-460	39	2004	8360 €	ИталМото (095) 780-42-94
Hyosung SF50 Prima Rally	скутер	4-1-49	5	2004	2099 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 980-98-13
Zongshen ZS50QT-4	скутер	4-1-49	4	2004	890 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
Suzuki AN650K3 Burgman ABS new	скутер	4-2-638	55	2004	13990 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Gilera DNA 50 2-T	скутер	2-1-49	-	2004	3700 $	Джет Формула www.jetformula.ru
Gilera Runner 200 VXR	скутер	4-1-200	21	2004	5200 $	Джет Формула (095) 399-23-90
Gilera Nexus 500	скутер	4-1-460	40.2	2004	9000 $	Джет Формула www.jetformula.ru
ITALJET FORMULA LC 50	скутер	2-1-49	-	2003	3100$	Джет Формула (095) 781-23-74
Aprilia SR SO LCFT	скутер	2-1-49.9	7	2003	3580 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Honda SH150	скутер	4-1-153	16	2004	4990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda SZX50SX/XX	скутер	2-1-49,4	5.64	2003	2990 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda SES 150 Dylan	скутер	4-1-153	16	2004	4990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Yamaha NEOS 50	скутер	2-1-49	5.5	-	2649 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha Jog 50 RR	скутер	2-1-49	7	-	2908 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha BWS 100	скутер	2-1-101	7	-	2950 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Malaguti	скутер	2-1-/	-	2003/04	от 40000 руб.	Мотосалон «Астэк» (095) 107-98-83
PGO	скутер	2-1-/	-	2004	65000 руб.	Мотосалон «Астэк» (095) 107-56-76
Derbi	скутер	2-1-/	-	2004	от 70000 руб.	Мотосалон «Астэк» www.moto-k.ru
Мотовездеходы (ATV)						
Yamaha YFM 660 FWA Grizzly	утилитарный	4-1-660	42	-	12299 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha YFZ 350 Banshee	спорт	2-2-350	46	-	7899 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha YFM 660 R Raptor	спорт	4-1-660	46	-	10099 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha YFZ 450	спорт	4-1-450	-	-	9899 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha YFZ 450 FWA Kodiak	утилитарный	4-1-450	26	-	9699 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha YFM 350 FWAN	утилитарный	4-1-350	21.6	-	8999 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha YFM 125 A Grizzly	спорт	4-1-350	8.6	-	4949 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Honda TRX650FA4 Rincon	универсальный	4-1-650	32	2004	13490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda TRX500FA4 RUBICON	утилитарный	4-1-499	27	2004	10290 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda TRX400FA4 Rancher AT	универсальный	4-1-400	20	2004	9690 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda TRX350FE4	утилитарный	4-1-350	19.5	2004	8190 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Hyosung TE 100	-	2-1-99	-	2004	2690 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Yamaha Grizzly 660	утилитарный	4-1-660	50,3	2004	12100 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Arctic Cat 500 TRV	утилитарный	4-1-500	40	2004	12300$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Polaris ATP	утилитарный	4-1-499	32	2004	11700$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha Breeze	детский	4-1-125	-	2004	4700 $	Нахимовский, 32 (095) 129-29-07
Bombardier Quest XT	утилитарный	4-1-650	55	2004	12600 $	Нахимовский, 32 (095) 129-45-94
ЗиД «Фермер»	утилитарный	2-1-/	-	2004	33000 руб.	«Отечественное мото» (095) 509-23-10
Рысь-2	утилитарный	2-2-350	25	2004	88000 руб.	«Отечественное мото» (095) 485-54-10
ЗиД «Таркан»	утилитарный	2-1-200	14	2004	44000 руб.	«Отечественное мото» info@rusmotobike.ru
Yamaha YFM 660 FWA Grizzly	туризм	4-1-660	42	2004	11549 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Yamaha YFM 400 FWA Kodiak	туризм	4-1-400	26.4	2004	9349 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha YFM 660 R Raptor	спорт	4-1-660	54	2004	9699 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Гидроциклы						
Yamaha XL 700	отдых	2-2-701	80	2004	9200 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Bombardier RXP	суперспорт	4-3-1500	215	2004	14800 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Polaris Octane	стоячий	2-2-800	100	2004	11900$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Bombardier GTX 4TEC SC LTD	отдых	4-3-1500	185	2004	15800 $	Нахимовский, 32 (095) 129-29-07
Bombardier GTI	отдых	2-2-747	85	2003	9200 $	Нахимовский, 32 (095) 129-45-94
Yamaha FX 160 CRUISER NEW	3-местный	4-4-998	160	2004	17399 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha GP 1300 R	2-местный	2-3-1297	165	2004	14399 $	«Вулкан Моторс» (095) 937-25-89
Yamaha SUPERJET	стоячий	2-2-701	73	2004	7299 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Катера						
Chaparral 180 SSi	прогулочный	4-6-4300	190	2004	35800 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Лодки (надувные резиновые)						
Yamaran B-300	отдых	подвесной мотор	-	2004	990 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Zodiac Cadet 310S	отдых	подвесной мотор	-	2004	1242 €	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Лодочные моторы						
15 BMHS	-	2-2-246	15	2004	2290$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
130 BETOL	-	2-4-1730	130	2004	8910 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63


БАЙК ЛЕНД
ТРИ ЭТАЖА ВЫБОРА ЕЖЕДНЕВНО

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ КОМПЛЕКТ УЧЕБНИКОВ ДЛЯ ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ





ВПЕРВЫЕ

Допущено Министерством образования Российской Федерации в качестве учебника для подготовки водителей автотранспортных средств







Официальная презентация федерального комплекта учебников состоится на 17-й Московской международной книжной выставке-ярмарке 2 сентября 2004 года в 11.00 в Зале приемов ВВЦ, в павильоне №57









Любую книгу издательства «За рулем» можно найти и заказать в Интернете по адресу: http://knigi.zr.ru

По вопросам оптовых приобретений обращайтесь по телефонам: (095) 261-37-61; 261-07-23; 234-08-55; 334-83-37


HONDA
АОЯМА МОТОРС
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР


SPYKE
>> (004 COLLECTION)


SUOMY